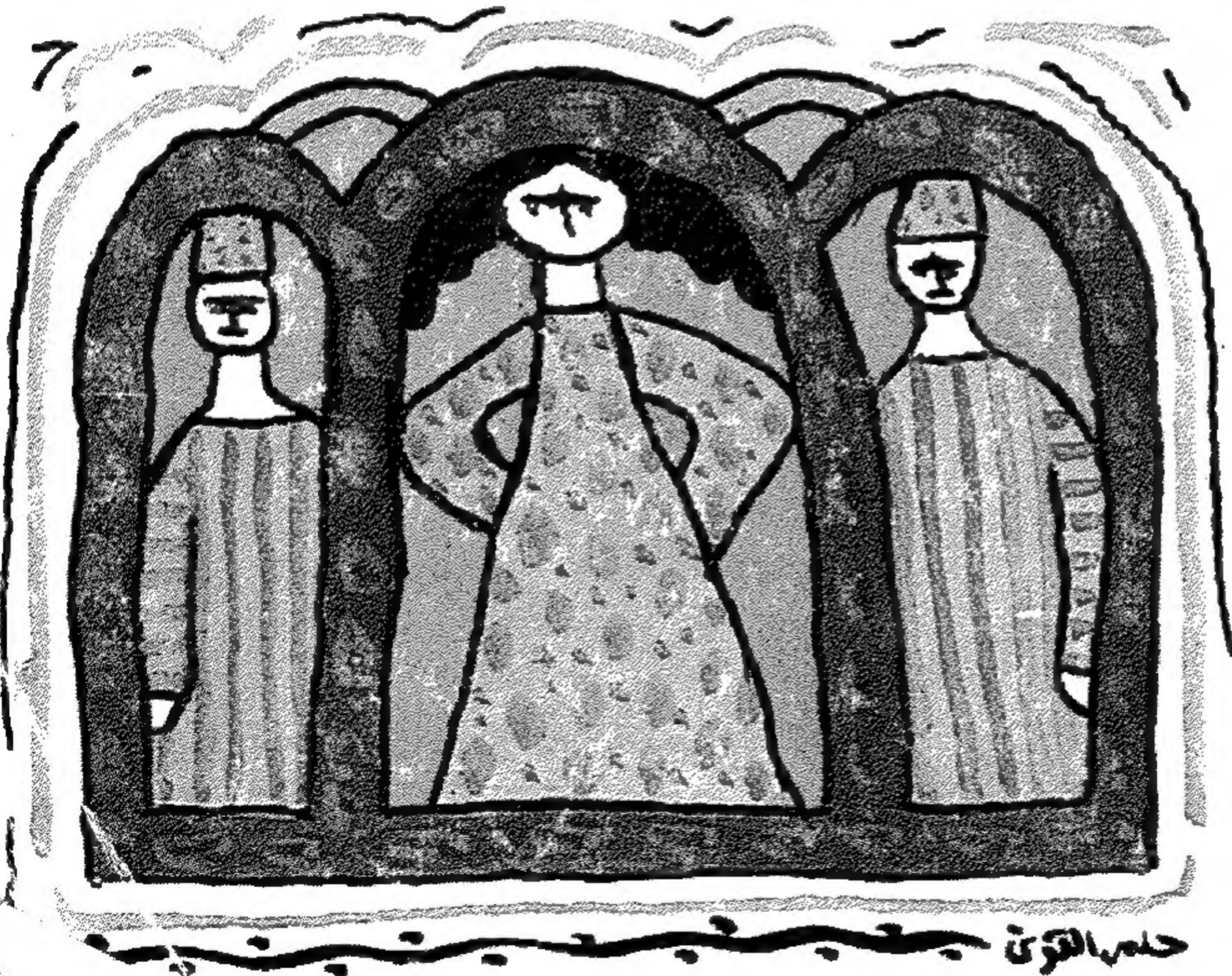
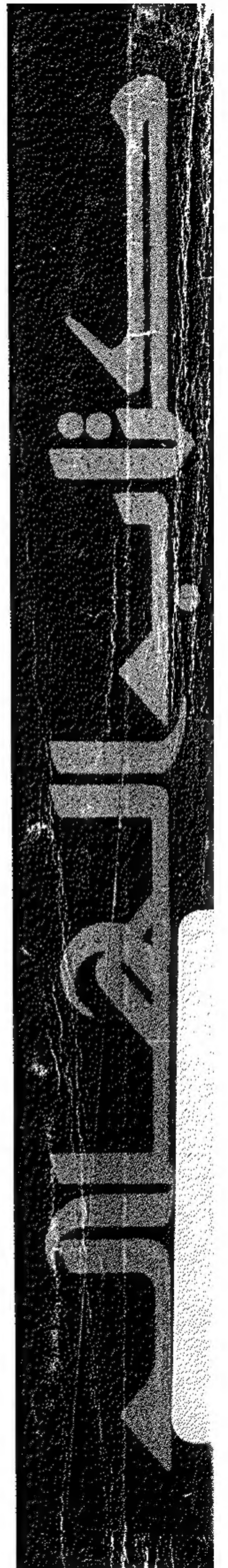


المدينتان
العريش
وجمال حمدان



حلمها القوي



سلسلة شهرية تصدر عن دار الهلال



KITAB
AL-HILAL

مكرم محمد أحمد رئيس مجلس الإدارة

عبد الحميد حمروش نائب رئيس مجلس الإدارة

مركز الإدارة

دار الهلال ١٦ ش محمد عز العرب. تليفون: ٣٦٢٥٤٥٠ سبعة خطوط

العدد ٥٤٩ - ربيع ثانی - سبتمبر ١٩٩٦ NO-549- SE-1996

فاكس FAX-3625469

مصطفى نبيل رئيس تحرير

عادل عبد الصمد سكرتير تحرير

أسعار بيع العدد فئة ٦٠٠ قرشاً
سوريا ١٨٥ - لبنان ١١٥٠٠ ليرة - الاردن ٤٥٠٠ فلس -
الكويت ٢٥٠٠ فلس - السعودية ٢٠ ريالاً.

المدينة العربية

بقلم:

دكتور جمال حمدان

دار الهلال

اهداءات ٢٠٠٤

أسرة المخرج / إبراهيم الصحن
القاهرة

الغلاف للفنان

حلمى التونى

مقدمة

للمدينة نور غير عادى فى الحضارة العربية . فهناك من الأدلة ما يوحى بأن حضارة العرب كانت أساساً حضارة مدن ، فلقد كانت المدينة بلا مغالاة مصنع ، الحضارة العربية . بينما فيما بعد فى عصورنا المظلمة أصبحت المدينة مستودع البقية الباقية من حضارة الإسلام الرائعة - أصبحت «متحف» الحضارة العربية . ولئن كانت أنهار العرب تمثل «تاريخاً سائلاً» كما يقولون ، فإن مدنتنا الكبرى «تاريخ محفوظ» . أما فى عصرنا الحديث فقد تحددت نقطة التماس الحرجة فى عملية الاحتكاك الحضارى بين الشرق والغرب فى المدينة أساساً ، وبذلك صارت «بوتقة» الحضارة العربية الجديدة . وهكذا : من مصنع إلى متحف إلى معمل كان تطور نور المدينة العربية الحضارى . والمدينة العربية تعيش اليوم عصر نهضتها risorgimento بحق لتأخذ مكانة مرموقة بين أنماط المدنية فى العالم . وهى فى كل هذا تكاد تكون اختزالاً بليغاً للشخصية الإقليمية العربية ، ومفتاحاً لمنطقة حضارية متميزة Kulturkreise بالمعنى الأنثروبولوجى . فهى بكل وضوح بوّرات للتطور الحضارى ويلورات من التحضر ؛ هى أجهزة الاستقبال

والإرسال المادى والعملى ، ومراكز الاستقطاب الفكرى والإشعاع الثقافى . وهى فى أكبر صورها بوتقة للانصهار الحضارى-melting pot وفى نفس الوقت جبهات للتصادم الجنسى : مشاتل للتخمر السياسى ومواطن للوعى القومى . بينما هى فى أصغر صورها حبوب اللقاح الحضارية التى تبث التغير والتطوير فى تضاعيف الريف وخلايا الأقاليم .

إذا كان هذا هو الدور الحيوى الذى تمارسه ومارسته المدينة العربية ، فهل يتناسب معه اهتمامنا العلمى وجهدنا الأكاديمى ؟ إن الذى يدرس المدينة الأوروبية لاشك واجد أن مشكلته هى كيف يستوعب تلك المكتبة العامرة العارمة التى تبدأ على سبيل المثال من المدينة القديمة La Cité Antique لفيستل دى كولانج وتتقدم إلى عمل لافيدان الضخم عن العصور القديمة والوسطى Histoire de l'Urbanisme† إلى رائعة ديكسون «الموسوعية» الكبيرة†West European City†.. إلخ عدا - حرفياً - آلاف من المونوجرافات والأبحاث التفصيلية . أما مشكلة الباحث فى المدينة العربية فهى بلا تردد كيف يبدأ من لا شىء وكيف يعمل من نقطة الصفر . ليست ثمة إلا بضع مونوجرافات - دراسات منفردة - عن بعض المدن وخاصة العواصم العربية ، أكثرها من أقلام غير عربية وأقلها ما ظل محتفظاً بجذته . أما عن الدراسات الإقليمية فليس منها إلا بعض محاولات حديثة محدودة لا تغطى إلا جزءاً صغيراً

من العالم العربى . وأسوأ من هذا أن الخامة الأولية للدراسة قد تكون فاقدة تماماً فى بعض الحالات، سواء فى هذا الإحصاءات أو الخرائط . إن المدينة العربية باختصار تكاد من وجهة البحث العلمى تكون أرضاً مجهولة .

وفى البحث الحالى محاولة أولى لعمل مسح إقليمى متكامل للمدينة فى إطار منهجى محدد وفى حدود معينة التزمها . فأولاً هو لا يتعرض للناحية التاريخية ، فذاك وحده يمكن أن يكون موضوعاً لدراسة مفصلة شيقة وإن تكن شاقة . وقد أثّرنا أن نبدأ من الوضع الحالى مباشرة فى حدود الفترة الحديثة . وعلى كل فقد سبق أن عالجتنا هذا البعد التاريخى للمدينة العربية فى أكثر من مكان آخر ^(١) .

ثم إن هذا البحث ثانياً لا يتعرض لما يسمى جغرافية المدينة الداخلية بل يقصر نفسه على الدراسة الإقليمية الخارجية . وهى فى ذاتها جانب مهم إهمالاً مثيراً فى جغرافية المدن . كما أن الدراسة الداخلية تحتاج إلى الأبحاث الحقلية المباشرة ، وأكثر من ذلك إلى عمل حياة برمتها ! فى هذه الحدود إذن يبدأ هذا العمل بدراسة أصولية

(١) جمال حمدان . جغرافية المدن . القاهرة ، ١٩٦٠ . ص ٦٠ - ١٢٤ .

G. Hamdan, The Pattern of Medieval Urbanism in the Arab World, Geography, April, 1962, pp.121-134.

systematic مقارنة نتتبع فيها تباعا الانفجار المدنى الحديث فى العالم العربى ، ثم نحلل المدن الكبرى فالعواصم فالمدن الجديدة ، وأخيراً نحاول تصنيفاً وظيفياً عاما لمدن العرب . ثم يأتى الباب الثانى إقليمياً فتدور فصوله مع قطاعات شبكة المدن العربية كل حسب وحداته الجغرافية الطبيعية دون أن نغفل وحداته السياسية تماماً . وفى هذا الباب الأخير محاولة لبلورة وتطبيق منهج جديد موحد فى معالجة الشبكة المدنية . منهج يحلل هيكل الشبكة إلى محاور وخطوط عضوية أكثر منه إلى نقط أو بقع عفوية . ولابد هنا أن ننبه إلى أمرين أولهما يختص بفلسطين المحتلة ، فقد أنهينا إلى أن علينا أن ندرس ما فعله العدو بها كجزء من واجبنا من معرفة عدونا الأكبر . ثانيا لم تعالج مصر فى الدراسة الإقليمية اكتفاء هنا بما سبق لنا من معالجة لها فى مكان آخر (١) .

ويود المؤلف هنا أن ينتهز هذه الفرصة ليقدم كل شكره وعميق تقديره للصديق الفنان الأستاذ إيوارد إبراهيم سعد المدرس الأول بوزارة التربية والتعليم على تفضله برسم خرائط هذا الكتاب فجاءت بهذه الدقة وهذه الإجابة .

(1) G. Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959.

الباب الأول

دراسة أصولية

الفصل الأول

حضارة المدن

تطور المدنية

أتى على المدينة العربية حين من الدهر لم تكن شيئاً مذكوراً . ففي القرون الخمسة الماضية ، حين كانت أوربا قد خرجت من عصورها المظلمة وأخذت تتواثب وتتفجر حول العالم ، كان العالم العربى قد ودع عصره الذهبى ودخل عصوره المظلمة فى فترة طويلة من «البيات الشتوى» الحضارى . ومع اقتصاده وحضارته وسكانه ، ذبلت مدنه وتدهورت . ولم ينعكس الاتجاه إلا مع القرن التاسع عشر حين بدأ «الاحتكاك الحضارى» مع الغرب ، وبدا كما لو أن العالم العربى - هو الذى كان مهد المدينة الأول التى منها انتشرت إلى أوروبا - قد أخذ يقترض حياة المدن ضمن بقية مركبات الحضارة الحديثة من تلك القارة ولكن هذه الاستعارة لم تكن قط خلقاً وإنما بعثاً كانت . وقد تجرثمت منذ بداية القرن ١٩ بوادر «ثورة سكانية» اشتد عودها منذ منتصفه واكتملت قواها منذ بداية القرن الحالى . وليس ثمة أرقام يقينية عن هذه

البداية ، ولكن تقديرات ١٨٠٠ الاجتهادية تعطى مصر والجزائر نحو ٢,٥ مليون لكل ، ومليوناً للعراق ، ٨٠٠ ألف لسوريا ، ٢٠٠ ألف لفلسطين^(١) أى نحو ٧ ملايين لهذه الوحدات الخمس فإذا كانت هذه الوحدات تمثل اليوم - ١٩٦٠ - نحو ٥٥٪ من كل سكان العالم العربى ، فيمكن بصورة تقريبية جداً أن نقدر سكان العالم العربى فى ذلك التاريخ - ١٨٠٠ - بنحو ١٣ مليوناً . ولما كان عددهم اليوم حوالى ١٩٦٠ هو بغير كسور ٨٩ مليوناً ، فمعنى ذلك أن العالم العربى الآن ٧ أمثال ما كان عليه حينذاك ، أى أنه زاد بنسبة ٦٠٠٪ فى نحو قرن ونصف . تلك إذن ثورة ديموغرافية ، عارمة لا شك فيها .

ومن أسف أننا لا نستطيع أن نقدر القطاع المدنى فى جسم السكان منذ بداية تلك الفترة ، ولكن كل الدلائل تشير إلى أنه كان ضئيلاً . حقا لقد ورث العالم العربى عن تاريخه الألفى الحافل شبكة مدن يمكن أن تعد شيئاً بالقياس المحلى . ففي مصر مثلاً كانت نسبة سكان المدن ١٩٪ (١٨٠٠) ، بينما عن العراق يقول بلا نشار :

"... nombre relativement élevé des villes dans un pay-

(1) A. Bonné, Economic Development of the Middle East, Lond., 1945, p.10.

(1) "aussi miserable et aussi peu peuplé ..."

ومع ذلك فبالمقياس العالمى الجديد لا شك أننا بدأنا الفترة الحديثة بتخلف مدنى محقق .. ثم مع تجمع خيوط الثورة السكانية بدأت حركة تمدين وثيدة ولكنها أكيدة . على أن حركة التمددين لم تواكب طفرة السكان العامة زمنيا ولم تناظرها حجما . ففي مصر مثلا تخلفت موجة المدنية عن موجة السكان وظل معدل نمو المدن أقل من معدل نمو السكان العام حتى نهاية القرن الماضى ، ثم انعكست العلاقة بعد ذلك وبتزايد مطرد حتى أصبح المعدل المدنى فى العقدين الأخيرين نحو أربعة أمثال المعدل السكانى (٢) . ومن الطبيعى أن تتخلف بداية التمددين عن بداية النمو السكانى ، لأن المدينة إنما تستمد خامتها ومادة جسمها من الريف ، فكان طبيعيا أن ينمو الريف أولا وي بعده تنمو المدن . ولكن إن صح هذا فى البداية ، فإن عاملا آخر تدخل فى النهاية ليعوق انطلاق المدينة بالنسبة لانفجار السكان . هذا هو الاستعمار الذى فرض التوجيه الزراعى ليند الصناعة وأداً ، ومن ثم إذا لم يكن قد عرقل نمو السكان العام فقد وضع تحديدا مباشرا وصارما على إمكانيات نمو

(1) R. Blanchard, L' Asie Occidentale, t. VIII, Géog. Universelle, 1929.

(2) I. A. Farid, Population of Egypt, Cairo, 1948, P.20; G. Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959, P.12.

المدن . ولهذا لم تنطلق المدينة حقا إلا منذ تقهقر الاستعمار وتقدم التصنيع مع الحرب الأخيرة . وعلى هذا يمكن أن نميز ثلاث مراحل فى تطور المدنية الحديثة فى مصر : مرحلة أولية تغطى القرن ١٩ كله فهى طويلة بطيئة شاقة تقل فيها سرعة الزحف المدنى عن المد السكانى ؛ ثم مرحلة تكوينية من بداية القرن الحالى حتى الحرب العالمية الثانية وفيها تغلب معدل نمو المدن على معدل نمو السكان العام كثيرا وارتفعت نسبة المدنية العامة إلى أقل من $\frac{1}{4}$ مجموع السكان ؛ أخيرا مرحلة انفجارية منذ الحرب الأخيرة وفيها أصبح معدل نمو المدن عدة أضعاف معدل نمو السكان العام وارتفعت نسبة المدنية العامة إلى أكثر من $\frac{1}{3}$ مجموع السكان .

وبطبيعة الحال ، لا تنطبق هذه الدورة التطورية تماما على سائر أجزاء العالم العربى . فقد تخلفت بداية الدفع المدنى فى أجزاء كثيرة منه بدرجة أو بأخرى ، فهى لم تتضح فى المغرب والشام والعراق إلا منذ النصف الثانى من القرن الماضى ، بينما تأخرت حتى الحرب الثانية فى بقية الأجزاء . وفى المغرب بعامة كان الاستعمار السكنى ضابطا مذبذب الأثر : فهو فى البداية قد شل نمو السكان والمدن على السواء بحروب الإبادة والطرده إلى الصحراء والجبال ، ثم بعد ذلك دفعه بالإحلال الأجنبى الذى تركز أساسا فى المدن كما دفع نمو المدن

بانتزاع الملكيات الزراعية من الوطنيين فتحولوا بالهجرة إلى بروليتارية مدنية . ويوجه عام ، لا تتخلف مراحل دورة التمدين في المغرب عنها في مصر تاريخياً إلا بعقود قليلة على الأكثر . وبالمثل في الشام حيث كان الموقع وكانت تجارة المرور دائماً دعائم المدنية . بل إن عملية التمدين هنا بسبب ضالة حجم السكان العام تقدمت بسرعة كبيرة حتى وصلت الآن إلى نسب تزيد عما بمصر كما في لبنان مثلاً . وقد كان تطور فلسطين يسير تقريبا في خط سوريا إلى أن دهمها الخطر الصهيوني الذي تركّز في المدن تحت الإنتداب ثم تحولت فلسطين المحتلة على أيدي إسرائيل إلى مخلوق شاذ مدنياً في أقل من عقد . ولقد تأخر العراق عن الشام بضعة عقود ولكن لا شك أنه الآن ومنذ العقد الأخير في مرحلته الانفجارية مدنياً . أما في الجزيرة العربية فقد كان البترول منذ الحرب الأخيرة هو المحرك الأول والأخير لنمو السكان والمدن على السواء . ومعنى هذا أن بداية التمدين قد تأخرت جداً ، ولكنها في بعض الحالات عوضت بأن انتقلت مع المرحلة الأولية إلى المرحلة الانفجارية دفعة واحدة وبلا تدرج كما في الكويت بالذات . على أن السعودية وبقية وحدات الجزيرة مضافاً إليها السودان وليبيا لا تزال بدرجة أو بأخرى في المرحلة الأولية ولم تدخل بعد المرحلة التكوينية .

النمط الجغرافى للمدينة

وعلى أساس هذه الفروق الزمنية فى دورة التمددين ، يمكننا أن نعرض لدرجة التمددين كما هى الآن فى مختلف أجزاء العالم العربى . على أن المشكلة المزمنة تقليديا هى صعوبة المقارنة بين نسب المدينة العامة بين الوحدات المختلفة لا لاختلاف المقياس العددي للمدينة الذى تتخذه كل وحدة فقط ، وإنما كذلك لاختلاف المفهوم الحقيقى للمدينة من وحدة إلى أخرى ، بل داخل الوحدة الواحدة . المشكلة باختصار هى أين تنتهى القرية وتبدأ المدينة ، وكيف نفصل سقف الريف عن أرضية المدينة ؟ ويتوتر الخيط الرفيع الذى يفصل بينهما فى كثير من أجزاء العالم العربى بسبب طبيعة السكنى الريفية . فهى قد تدعو إلى الحالات النووية الضخمة سواء خارج المزرع ضمانا للحماية والدفاع أو داخله ضمانا للحماية من الفيضان كما فى مصر أو فى العراق حيث يعرف الأخير ظاهرة نادرة فى العالم العربى - قد يمكن أن نسميها نيجيرية أو مجرية - وهى أن كثيرا من فلاحي الاقطاعات الزراعية كانوا يفضلون السكنى فى المدن المجاورة مع الرحلة يوميا إلى الحقل على

السكنى فى الريف المكشوف غير الآمن (١) . كما أن إفراط السكان فى ذاته يتخم أحجام القرى حتى تبدو «مدناً إحصائية» وعدا هذا فقد أصبح من الحديث المعاد أن نسبة المدنية على الأساس العددي تختلف عنها على الأساس الشكلى اللانديسكىبى أو على الأساس الفعلى الوظيفى .

ولكن المهم أن ندرك أن كل النسب المنوية للمدنية العامة ليست مقياساً حقيقياً ولا دليلاً حاسماً على درجة المدنية الفعالة . ولهذا فنحن نورد الجدول الآتى على علته ومع هذه التحفظات (شكل ١) .

الوحدة	السنة	نسبة سكان المراكز	نسبة سكان الحالات
		الإدارية %	+ ١٠ ألفا %
مصر	١٩٤٧	٣٢	٣٣
مصر	١٩٦٠	—	٣١ (٢)

(1) Blanchard, op. cit.

(2) D. Sadek, "Medium - Sized Towns in the Urban Pattern of Modern Egypt," Bull. Soc. Géog. d'Egypte, 1961, p.115.

٢٨,٧	٣٧,٧	١٩٥٢	الأردن
(١) ٧٥,٩	—	١٩٥٨	فلسطين المحتلة
٢٤,٦	٢٧	١٩٥٢	سوريا
(٢) ٤٣,٤	—	١٩٤٧	لبنان
٢٦,٧	٣٣	١٩٤٧	العراق
(٣) ٣٦	—	١٩٥٧	العراق
٩	—	١٩٦٠	السعودية
(٤) ٨	—	١٩٥٦	السودان
—	٣٧	١٩٥٢	تونس
٢٠	—	١٩٥٢	الجزائر
٢٣,٥	—	١٩٥٢	المغرب

(1) D.H.K. Amiran & A. Shahar, "The Towns of Israel,"
Geog. Review, July, 1961, p.319.

(٢) لبنان في عهد الاستقلال . المؤتمر الثقافي العربي الأول : الحكومة اللبنانية .

(٣) جاسم الخلف . محاضرات في جغرافية العراق . القاهرة ١٩٥٩ ص ٤١٤

(٤) سعد الدين فوزي . جوانب من الاقتصاد السوداني ص ٢٤

ومن الخطأ أن نحلل معنى هذه الأرقام بدقة أكثر مما تستحق .
ولكن لنا أن نأخذ بتوجيهها العام . وعلى هذا الأساس يمكن أن نصنف
العالم العربى إلى ثلاثة أنماط رئيسية من المدنية العامة : قاعدى ،
وبدائى ، وشاذ ، فالنمط القاعدى هو الذى يسود الجزء الأكبر من
المنطقة ويمثل العمود الفقرى للمدنية العربية ، وفيه تتراوح النسبة بين
الثلث والرابع ، وهذا يشمل مصر وسوريا والعراق وتونس والجزائر
والمغرب . وهذا النمط يدل بعامة على قدر معقول من التمدين لا هو الآن
بالمفرط ولا هو بعد بالمفرط . وهو ينبعث عادة من قدر متوازن من
الزراعة والتصنيع والنشاط التجارى . وهو يعنى بالقطع « انفجاراً
مدنياً » ، ولكن لا يمكن أن نتكلم فيه عن « ثورة مدنية » بالمعنى الصحيح .
وسلاحظ أن هذه هى أكثف وأغنى أجزاء العالم العربى سكاناً وإنتاجاً ؛
هى نول « النواة » أو النول « القديمة » . وثمة حالة خاصة تمثل تطوراً لهذا
النمط دون أن تصل إلى النمط الشاذ ، وهى لبنان . فهنا تتعدى النسبة
الثلث بكثير وتقترب من النصف ، كما أن نحو ١٤ ٪ من مجموع
السكان يعيش فى الريف ولكنه يمارس فيه حرفة غير الزراعة ، عدا أن
الكثير من سكان الجبل يهاجرون موسمياً إلى أسفل خاصة إلى بيروت
وأكثر من هذا فإن نمط القرى اللبنانية وتركيبها يجعلها كلها مدنية
بدرجة أو بأخرى بسبب الطبيعة الجبلية والوظيفة السياحية .

أما النمط البدائي فيمثل حالة متخلفة قطعاً من التمددين . ويشمل السعودية والسودان وليبيا ، وكلها دول جديدة نسبياً في ميدان التنمية الاقتصادية والانتاج ، وتمتاز بالمساحة لا الكثافة ، فاشتتات منها دول صحراوية والثالثة دولة صحراء وسفانا . ومع ذلك فينبغى ألا نقبل هذه النسب الشديدة الانخفاض بلا تمحيص . فكما قد يشك في أن نسب المدنية في الدول الزراعية السابقة أو بعضها قد يكون مبالغاً فيها بحكم كثرة القرى المتورمة بها ^(١) ، فهنا في دول الرعى والصحراء ربما كان العكس محتملاً . فمنذ القدم ، والقطاعات الصحراوية في العالم العربي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بتجارة المرور بدرجة لا تقل عن ارتباط قطاعاته الساحلية الزراعية . فقد كان البدوي هو الواسطة الحقيقية بين جانبي العالم العربي . ولذا شاركت واحات الصحراء في الوظيفة التجارية وفي مكاسبها . وعدا هذا فإن نمط حياة المدن في الصحراء له لونه الخاص . فالواحة بالضرورة ريف الصحراء وحضره في وقت واحد . فبحكم العزلة ، تحتم الواحة الزراعية على سكانها أن يمارسوا وظائف المدينة لها من تجارة ودفاع وإدارة ... الخ . وهكذا تحمل الواحة في صميم تركيبها جرثومة حياة المدن . إنها كالسفينة في البحر يجب أن تحمل

(1) P. Birot & Jean Dresch, La Mediterranée et le Moyen- Orient, t. II, Paris, 1956. p.414.

مائها معها . ولئن كانت المدن الكبيرة نسبياً قليلة في المناطق الصحراوية . فإن العبرة بالوظيفة لا بالحجم . ولهذا فنحن أميل إلى الاعتقاد بأن هذه النسب الممعة في الانخفاض التي تحملها أرقام المدنية في الوحدات الصحراوية هي - كخداع أرسطو - مضللة إلى حد ما . ولو أن هذا لا ينفي أن وحدات كالسعودية أو ليبيا أو السودان تظل تقع في النمط البدائي من أنماط المدنية .

النمط الشاذ لا يمثل حالة طبيعية وتطوراً بل طفرة وثورة لأسباب دخيلة مفروضة أو صدفة عشوائية، وفي الحالين يعنى هذا عنصراً اصطناعياً كامناً في كيان الوحدة . ويشمل هذا حالتين : الكويت وفلسطين المحتلة . فأما الكويت فقد خصتها الصدفة الجيولوجية - كدولة جيب - بشنود خاص جداً جعل السكان فيها والمدن مرادفاً واحداً ، ونكاد نقول إن نسبة المدنية هنا ١٠٠ ٪ . والواقع أن البترول أعاد في العصر الحديث خلق «دول المدن» الوسيطة ، والكويت «دولة مدن» بكل معنى الكلمة . أما في فلسطين المحتلة فالسرطان الإسرائيلي سرطان مدنى تماماً . فكأمة - بل طائفة - خلاسية من «طفليات المدن بلا جذور بيئية ، أتى الاستعمار الصهيونى السكنى لفلسطين ظاهرة مدنية بدرجة صارخة ، فليس يعرف العالم دولة قزمية يعيش ٩٠ ٪ من سكانها في المدن إلا في إسرائيل . فهي بهذا ثالثة دول العالم في نسبة

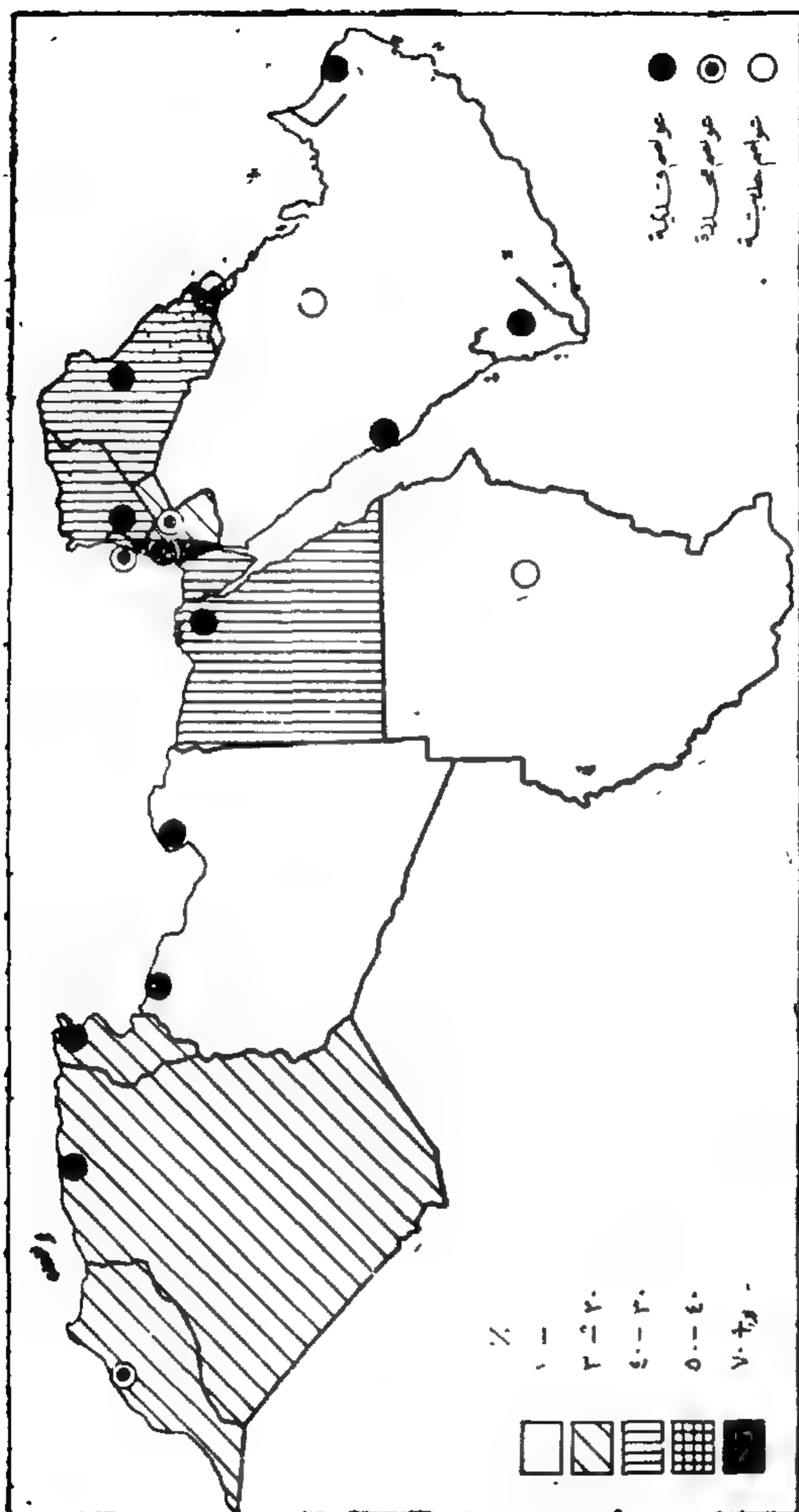
المدنية بعد اسكتلندا ثم انجلترا وويلز . وهذا وحدة يدمغ إسرائيل بالشنوذ والاصطناعية . بل إن نسبة المدنية بين اليهود في إسرائيل أعلى من نسبتها العامة : ٧٧,٤٪ وقد ارتفعت هذه النسبة أخيراً إلى ٨٤٪ ، مقابل ٢٣٪ من غير اليهود في إسرائيل يعيشون في المدن . أي أن تورم المدنية بين اليهود يتحقق جزئياً على حساب العرب الذين تفرض عليهم حياة الريف . وتتأكد هذه الحقيقة بصورة أخرى إذا علمنا أن الـ ٣٣ وحدة التي يزيد حجمها على ١٠ آلاف تضم ٧٦٪ من يهود إسرائيل ، بينما أن ٦٨٪ من العرب يسكنون في وحدات أقل حجماً من ١٠ آلاف . وبوجه عام قدر أن ٦١٪ من كل سكان إسرائيل توجد في ١٩ حالة من فئة + ٢٠ ألفاً ، وأنه إذا أضيفت الحالات الـ ١٥ التي تتراوح بين ١٠ - ٢٠ ألفاً فإن المجموع الكلي يرتفع إلى ٧٠٪ من كل السكان (١) .

ومعنى كل هذا ببساطة أن إسرائيل - من وجهة وعلى أساس جغرافية المدن - ليست في الحقيقة إلا مدينة شيطانية ضخمة تجمعت فيها «حثة مدن» العالم ، والمدينة الإسرائيلية ليست إلا استقطاباً «لحارة اليهود» في العالم ابتداء من «الملة» المغربية إلى «القاع» اليمني

(1) Alexander Berler "Urbanization Process in Israel", U. N. Conference on the Application of Science and Technology for the Benefit of the Less Developed areas Geneva , 1962. p.8.

ومن حارة اليهود Judengasse الألمانية إلى «الجيتو» الأوربي .
وإسرائيل بهذا ليست في مجموعها إلا «تولة الجيتو» . وهذا الاختلال
الشنيع بين سكان المدن والريف إنما يتم على حساب القاعدة الريفية
وما كان ليتمكن لولا اقتصاد مزيف يعتمد أساسا على الحقن
الاصطناعي من الخارج . أي أن إفراط المدنية وحده يلقي ظللا كثيفة
بما فيه الكفاية على الكيان السياسي لإسرائيل ، ويدمغها ابتداء
بالشنوذ والاصطناعية .

شكل ١ - نسبة المدينة العامة وأعمار العواصم



ثورة أم دفعة مدنية ؟

ولنا بعد هذه النظرة التحليلية أن نحاول نظرة عامة تركيبية على العالم العربى ككل . إن حياة المدن تقليد قديم متوطن وأصيل فى العالم العربى ، وحضارة العرب فى جوهر كيانها حضارة مدن . وقد كانت القاعدة الزراعية العريضة الغنية دعامة أولى فى بناء المدنية العربية ، ولكن إلى جانبها أضيف منذ فجر التاريخ جرعة ودفعة لها خطرهما هى التجارة . وظل هذان العنصران الزراعة والتجارة ، أو قل بالتعبير الجغرافى الموضع والموقع ، وراء التراث المدنى العربى معاً أو على التناوب . ولكن فى العصور الوسطى المتأخرة تداعى هذا التراث مع انهيار هذين المقومين . ثم مع الفترة الحديثة والحضارة الجديدة عاد النمو والازدهار . واليوم يمكن أن نقدر أن ثلث العرب من أهل المدن . قد تزيد نسبة المدنية عن هذا هنا أو تقل هناك ، ولكنها فى المتوسط تتراوح حول الثلث . وهذا النمو المدنى يعنى أننا نتقدم حضارياً ، فتوسع المدن - فى حدود معينة - ظاهرة صحية يرحب بها كدليل على التطور والنمو المادى والاقتصادى وغير الاقتصادى . وإذا كان وراء هذا النمو بعض عوامل عشوائية كالبطالة المقنعة فى الريف أو إفراط

السكان الريفيين ^(١) فليس معنى «الخروج الريفي» أن مدنتنا مجرد طفح سكاني لا وظيفي ، مجرد فقاعات وزبد للريف تراكم في إرسابات مدنية غير هادفة . وإنما هو يعني زيادة في كفاءة الزراعة وتوسعا في حاجاتها الحضارية ، وزيادة في قدرة المدن ونمواً في إمكانياتها وخدماتها .

وهناك نظرية واسعة الانتشار فيما يختص بمدن الشرق العربي يرددها أغلب من يكتبون عنه ، وأغلب الظن أن مصدرها الأول هو جاك ويلرس في كتاباته عن جغرافية سوريا ومدنها . وهذه النظرية تضع المدن في واد والريف في واد آخر ، وتصورهما كعالمين منفصلين متعارضين . مثلاً :

"La ville traditionnelle est, au Moyen-Orient, un noyau parasitaire enkysté dans le pays... elle n'a pas de rapports humains et peu de rapports économiques avec la région qui l'entoure. La population urbaine est formée d'hommes souvent différents de celle de leur milieu... La ville fabrique peu, et rien pour le paysan." (1)

(1) Birot & Dresch, op. cit' p.414.

ومن الثابت أن في هذا كله ظلا من الحقيقة ، ولكن ظلا من الحقيقة فقط . ولهذا فليس من التوازن في شيء أن نبالغ فيها إلى هذا الحد . وإذا كان من الصحيح إلى حد ما أن كثيرا من مدننا قد بدأت أو ترعرعت على أصول واقتصاديات طفيلية على حساب الريف وذلك في ظل الاقطاع والاستعمار التركي أو الأوربي وما تعنى من ملكيات غيابية واستنزاف للريف ودخوله ^(٢) ، فإن الوضع قد تغير كثيرا في العقود الأخيرة . فلم تعد المدينة العربية مجرد عالة على الريف الزراعى ، بل هي تتحول بسرعة إلى منتج حضارى ومادى فعال لا سيما مع التصنيع . ولذلك فكل توسع في حياة المدن ، هو بلا شك ارتفاع في حضارة العرب بوجه عام . بل إننا يمكننا بلا تردد أن نقيس مدى تقدم العالم العربى اليوم بمقياس اختزالى وحيد ولكنه بليغ ، وهو نسبة المدنية . كذلك إذا كان جزء من السبب في ارتفاع نسبة حياة المدن في العالم العربى تقليديا كثرة ما به من الأقليات الأجنبية - وهي كقاعدة

(1) Jacqueline Beaujeu- Garnier, L'Economie du Moyen-Orient, Coll. CUE Sais- Je?, Paris, 1951, p.35.

(2) Birot & Dresch, op. cit., p. 327; Jean Tricart, Cours de Géog. Hum., Fasc. II, Habitat Urbain, Paris, 1958, PP. 231 - 2; J. Weulersse, Antioche, un type de cité d'Islam, Comptes Rendus, Congr. Intern de Géog., Varsovie, 1934, t. III, pp. 255-6; L. Dubertret & J. Weulersse, Manuel de Géog Syrie, Liban et Proche- Orient, Beyrouth, 1940, p.95.

سكان مدن - من شرقية وغربية ، لاجئين أو مستعمرين ، أكراد وأرمن وشركس أو فرنسيين ويونانيين وقبارصة وطلليان وانجليز ... الخ ، فإن هذا عامل محدود فى النهاية ، وقد صفى أخيرا إلى حد بعيد دون أن يترك أى تأثير سلبي على حركة التمدين العربية هذا أول .

أما إذا قارنا بين نمو السكان الحديث ونمو المدن ، فلا جدال أن بينهما farkا حجميا كما أن بينهما farkا زمنيا . ففى الفترة الحديثة إذا كان العالم العربى قد ضاعف سكانه نحو ٧ الأمثال ، فإن مدنه لم تتضاعف بالقطع بشىء مثل هذا المعدل . وإذا كان ثمة « ثورة ديموغرافية *revolution démographique* » فليس ثمة إلا « دفعة مدنية *Poussée urbaine* » . وبالمقارنة بأوربا مثلا لا تقل ضخامة ثورتنا الديموغرافية عنها نسبة ، ولكن بينما عرفت أوربا ثورة مدنية كاملة قد تكون أخطر من ثورتها السكانية العامة ، فإن النسبة مختلة كثيراً بينهما فى حالة العالم العربى . وجزء كبير - لعله الأكبر - من السبب يرجع إلى الإستعمار الأوروبى للعالم العربى . فالاستعمار كمناسبة للاحتكاك الحضارى أو بالأحرى الاحتكاك كمطية للاستعمار ، قد مكن أو لم يمانع فى ثورة سكانية عامة تقدم الأيدى العاملة لاستغلاله للموارد الزراعية . بمعنى آخر لقد رحب الاستعمار بثورة سكانية « ريفية » فى العالم العربى كما فى كل المستعمرات . ولكن حين

كان الأمر يعنى تنمية الموارد الصناعية ، أى التصنيع ، حارب الاستعمار كل نمو ممكن ، وبالتالي أجهض الثورة المدنية الممكنة .

وحتى اليوم فى حالة البترول تؤدى السياسة الاحتكارية الأجنبية إلى توجيه بترول العرب وجهة خامية بحتة ويسلبها إمكانياتها الصناعية ويظل البترول تعدينا لا صناعة . وعلينا أن ندرك هنا أن ثورة البترول فى العالم العربى تعنى مدنا أولا وقبل أن تعنى سكانا بالمعنى العام . فمن أهم الحقائق البشرية المعاصرة فى منطقتنا أن الثورة العمرانية التى حركها البترول فى العالم العربى كانت ثورة مدنية أولا ثم ثورة سكانية فى المحل الثانى . فالطفرة المثيرة حتى الآن لم تكن نمو السكان العام ولكن نمو المدن ، سواء منها الجديد البكر أو القديم الذى يتجدد . ومع ذلك فالحجم العام المطلق لهذه الطفرة المدنية محدود فى النهاية . وأخطر من ذلك أن البترول كله يمثل ثورة منقوصة سلبها الإقطاع فى الداخل والاستعمار فى الخارج أغلب فاعليتها المدنية - وغير المدنية - الممكنة . ولذلك فنحن نخلص إلى أن دور البترول فى دفعة المدن فى العالم العربى وإن كان مؤكدا فإنه أقل من أن يتناسب مع ضخامة الثورة البترولية نفسها .

والمحصلة العامة لهذا كله هى أن الإستعمار السياسى والاقتصادى اللذين تعاقبا على المنطقة إذا كانا قد دفعا الثورة الديموغرافية بصورة

أو بأخرى فقد دافعا الثورة المدنية في أكثر من صورة . لهذا جاءت الموجة المدنية فطيرة بقدر ما جاء المد السكاني خطيراً . ومن الناحية الأخرى حول الاستعمار إمكانيات التمدين العربى - كما فى بقية أجزاء العالم الثالث Le Tiers Monde لحسابه هو فى أوروبا ، وليست العلاقة العكسية بين إفراط المدنية urbanisation - over فى أوروبا وإفراط سكان الريف فى العالم العربى rural over - population علاقة عشوائية أو محض صدفة ، بل هى العلاقة بين السبب والنتيجة ، بين الجمع والطرح ، وإن بدت غير مباشرة لأول وهلة . والعالم العربى كجزء من الشرق يخضع فى هذا للمعادلة الآتية التى يلعب الاستعمار فى طرفيها دور القاسم المشترك .

الغرب = ثورة سكانية + ثورة مدنية

الشرق = ثورة سكانية - ثورة مدنية (١)

وقد بدأت بوادر التغيير فى هذا الوضع منذ بدأ الاستقلال والتصنيع منذ الحرب الأخيرة . ولنا على هذا الأساس أن ننتظر فترة خصبة من الانفجار المدنى الطليق فى العقود القليلة المقبلة فى العالم العربى ، بدأت إرهابياتها من قبل فى كثير من أجزائه خاصة فى مصر . ولن يمضى طويل وقت حتى يكون نصف العرب سكان مدن . ولن يكون هذا اتجاهاً نحو علامة الخطر كما قد يخشى المتشائمون من

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, p. 11.

أعداء المدن . بل هو يتفق مع الاتجاه العام العالمى فى ظل الحضارة المعاصرة التى تتجه بلا مرأى إلى أن تصبح حضارة مدن أولا وقبل كل شئ . ولا يمكننا أن نختتم هذا الموضوع دون الإشارة إلى إدعاء الاستعمار الأوروبى الملح بأنه صاحب الفضل فيما وصل إليه العالم العربى من عمران ، من سكان ومن مدن . ففى زعمه أنه هو الذى نمت بحضارته «وبرسأله» كل تلك القوى التى شكلت الكيان العربى بيولوجيا وعمرانيا ، وهو زعم طالما رددته الفرنسيون فى المغرب عامة والجزائر خاصة ، ورجع صدهاء الانجليز فى المشرق عامة ومصر خاصة . هذه - على سبيل المثال - جاكين بوجيه جارنييه تتساعل فيما يختص بمصر: "... n'est- ce pas la technique brittanique qui c'est appliquée á l'irrigation du pays ?

ثم تضيف "et les bénéfices que l'Egypte, siège d'armées au cours des deux recentes guerres, a réalisés lui ont permis d'accomplir déjà certaines transformation économiques..."(1)وردنا على هذا الادعاء

(1) L'Economie du Moyen- Orient, Coll. Que Sais, - Je? Paris 1951, P.70.

أن من المحقق على المستوى الديموغرافى العام والمدنى الخاص، أن الاستعمار لم يفعل سوى أن سلب المنطقة خير إمكانياتها وطاقاتها ، وأن ثورتنا السكانية ما جاءت منقوصة ولا دفعتنا المدنية فطيرة إلا لعامل واحد بالذات هو النزيف المادى والاقتصادى الذى أحدثه الاستعمار .

الفصل الثانى

المدن الكبيرة

نمو المتربوليتانية

نسبة سكان المدن الكبيرة أو المائة ألفية - وهى التى تسمى بالمتربوليتانية تميزا لها عن المدنية العامة - مقياس دقيق لحضارة المدن الحقيقية . وفى الإطار الحضارى المعاصر للعالم العربى لاشك أن المدنية الكبيرة هى الموطن الحقيقى لحياة المدن الكاملة . وحتى منتصف القرن الماضى لم يكن بالعالم العربى إلا بضعة قليلة من المدن الكبيرة لا تعدو القاهرة (٢٥٤ ألفا) والاسكندرية (١٣٤ ألفا) ودمشق (١٥٠ ألفا) ، الأولى منها فقط هى التى كانت تصل إلى علامة ربع المليون . وحتى نهاية القرن لم تكن الزيادة فى عدد المدن الكبرى زيادة خطيرة ، وعنده أخيرا ظهرت أول مدينة نصف مليونية فى العالم العربى - القاهرة (٥٨٩ ألفا فى ١٨٩٧) . وحتى فترة ما بين الحربين وقبل الحرب الأخيرة لم يزد عدد المدن المائة ألفية العربية عن عشر إلا قليلا كما يتضح من الجدول الآتى .

الدولة	نسبة المدن الكبرى من مجموع السكان % (١) ١٩١٠	(٢) ١٩٢٠ - ١٩٢٧				(١) ١٩٣٧ - ١٩٣٢	
		عدد المدن الكبرى	مجموع سكانها بالمليون	نسبتهم من مجموع السكان %	مجموع سكان المدن الكبرى بالآلاف	نسبتهم من مجموع السكان %	
سوريا ولبنان	٢٠,١	٢	٠,٣١	١٥,٥	٦٠٩	٢٠,٣	
فلسطين	-	-	-	-	٢٦٥	٢٠,١	
العراق	٧,٢	١	٠,٢٥	٨,٩	٣٠٠	٩,١	
مصر	٩,٢	٣	١,٧٤	١٢,٢	٢,١٢٣	١٣,٣	
تونس	-	١	٠,١٩	٨,٥	-	-	
الجزائر	-	٢	٠,٣٨	٦,٢	-	-	
مراكش	-	٢	٠,٢٦	٤,٨	-	-	

(-) أرقام غير متوفرة

وهكذا لم يأخذ النمو صورة ثورية إلا مع الحرب الأخيرة حين
اشتدت الهجرة إلى المدن الكبرى . والجدول الآتي يعطى الصورة عند
منتصف القرن وفي الوقت الحالى .

(1) Bonné, p. 12 .

(2) Mark Jefferson, "Distribution of World's City
Folk," Geog . Review, July, 1931 .

النسبة المتوية	(٢) ١٩٦٠			عدد السكان (١) ١٩٥٠	الوحدة
	مجموع سكان الدولة	مجموع سكانها	عدد المدن		
١٧,٧	٩,٠٠٠,٠٠٠	١,٥٩٠,٠٠٠	٦	٦ (٣)	المغرب
١٥,٩	١٠,٤٨٤,٠٠٠	١,٦٧١,٠٠٠	٥	٤	الجزائر
١٧,٠	٤,٠٠٠,٠٠٠	٦٨٠,٠٠٠	١	١	تونس
١٦,٧	١,٠٩٢,٠٠٠	١٨٤,٠٠٠	١	١	ليبيا
٢٨,٢	٢٦,٠٠٠,٠٠٠	٧,٣٤٧,٠٠٠	١٦	٨	مصر
٢,٠	١٠,٢٦٢,٠٠٠	٢٠٦,٠٠٠	٢	٢	السودان
٢٦,٤	٤,٤٢٠,٠٠٠	١,١٥٦,٠٠٠	٤	٣	سوريا
٤٣,٠	١,٤٠٠,٠٠٠	٦٠٠,٠٠٠	٢	١	لبنان
٢١,٨	١,٦٠٠,٠٠٠	٣٤٩,٠٠٠	٢	١	الأردن
(٤) ٥٠,٦ - ٣٥,٥	٢,٠٣١,٠٠٠	٧٩٤,٠٠٠	٣	٣	فلسطين المحتلة

تابع الجدول السابق

١٩٦٠ (٢)				١٩٥٠ (١)	الوحدة
النسبة النوية	مجموع سكان النوية	مجموع سكانها	عدد المدن	عدد السكان	
١٩,١	٦,٥٣٨,٠٠٠	١,٢٤٩,٠٠٠	٤	٣	العراق
٨,٦	٦,٠٠٠,٠٠٠	٥٢٠,٠٠٠	٤	٢	السعودية
-	٦٦٠,٠٠٠	١٣٨,٠٠٠	١	١	عدن
٨٠,٠	٣٢١,٠٠٠	٢٥٠,٠٠٠	١	١	الكويت
١٩,١	٦٠,٨٣٨,٠٠٠	١١,٦٧٨,٠٠٠	٣١	٢٢	إفريقيا العربية
١٨,١	(٥) ٢٨,٣٤٥,٠٠٠	٥,١٣٥,٠٠٠	٢١	١٥	آسيا العربية
١٨,٨	(٥) ٨٩,١٨٣,٠٠٠	١٦,٨١٣,٠٠٠	٥٢	٣٧	العالم العربي

(١) عزة النص . أحوال السكان في العالم العربي . القاهرة ١٩٥٥ . ص ١٤٦

(٢) محسوبة من أرقام Statesman,s Year Book, 1960

(٣) يشمل طنجة

(٤) باعتبار حدود المدن الشكلية ثم حدود المجمعات الفعلية .

(٥) يشمل قطر والبحرين ومسقط عمان .

ونرى من هذا أن العالم العربى كان يملك من المدن الكبيرة فى منتصف القرن العشرين ٢٧ مدينة يزيد مجموع سكانها عن ١٠ ملايين أو ما يعادل ١٣٪ من مجموع العرب ثلثهم فى آسيا والثلثان فى أفريقيا. ثم فى عقد واحد طفر العدد إلى ٥٢ مدينة بمجموع سكانى قدره نحو ١٧ مليونا تمثل أقل قليلا من خمس مجموع العرب الذين يبلغون لأول مرة علامة التسعين مليونا . ومتوسط حجم المدينة العربية الكبيرة بهذا يبلغ نحو ٣/١ مليون . وهناك بعد هذا كوكبة كاملة من المدن على تخوم المائة ألف تتأهب لتضاف إلى القائمة بعد قليل ، وتشمل وجدة وتطوان ومستغانم وستيف وتلمسان وبنغازى والنجف . ومعنى هذا أنه فى السنوات القليلة القادمة سترتفع المدن المائة ألفية العربية إلى ٦٠ مدينة. وحتى نأخذ فكرة عن هذا الموقف بالمقياس العالمى ، ينبغى أن نذكر أنه فى ١٩٥٠ كان بالعالم كله ٨٧٥ مدينة مائة ألفية ، تبلغ نسبة سكانها ١٣٪ (١) . أى أن مستوى متروبوليتانية العالم العربى أعلى بعض الشئ عن مستواها فى العالم ككل . ومعنى هذا أن العالم العربى لم يعد متخلفا فى أى معنى من حيث حضارة المدن ، ولكن يقف موقفا وسطا معتدلا . كذلك أذكر أن عدد مدننا الكبيرة يقارب نظيره فى دولة كالمانيا الغربية (٥٩ فى ١٩٥٥) رغم أن عدد السكان فى الأخيرة ٥١ مليونا

(1) Gordon Ericksen, Urban Behavior, N. Y. , 1954
P. 60.

تقريباً . هذا بينما اليابان التي تكاد تناظر العالم العربى سكاناً (٨٩ مليوناً فى ١٩٥٥) لا تزيد كثيراً فى عدد مدنها الكبيرة عن العالم العربى (٦٠ مدينة) (١) . ولكننا ينبغى ألا ننسى الفارق فى المحتوى السكانى لهذه المدن .

أنماط المتروبوليتانية

أما من الداخل فلعل أول ما يسترعى الانتباه ويستدعى التعليق هو أنه رغم أن آسيا العربية تضم ٣٠,٥ / من مجموع سكان المدن الكبيرة فى العالم العربى مقابل ٦٩,٥ / فى أفريقيا العربية ، فإن درجة ونسبة المتروبوليتانية فيهما متقاربة للغاية .

والشئ المثير أن توزيع حصص سكان المدن الكبيرة بين شطرى العالم العربى الرئيسيين يتفق تماماً مع توزيع حصص السكان عامة بينما وهى ٦٨,١ ٪ ، ٣١,٩ ٪ للقطاع الأفريقى والقطاع الآسيوى على الترتيب . أما تقارب درجة المتروبوليتانية بينهما فدليل على تجانس حضارى عام وتقارب فى مرحلة النضج المادى بوجه عام . ولكن الفروق

(1) Oxford Atlas, 1957, pp. 31, 40 .

تظهر - بشدة - بين الوحدات المختلفة . والواقع أن هنا كما فى نسبة المدنية العامة يمكن أن نصنف البلاد العربية إلى نفس المجموعات الثلاث السابقة القاعدى والبدائى.

والشاذ . ففى النمط القاعدى لا تقل نسبة المتروبوليتانية عن ١٦٪ من مجموع السكان وتتأرجح غالبا على جانبى العشرين . وهذه المجموعة تشمل العراق وسوريا والأردن ثم مصر ووحدات المغرب الأربع بزيادة ليبيا هذه المرة . ولكن النسبة هذه المرة أكثر تفاوتاً بين أعضاء المجموعة منها فى حالة المدنية العامة . وهى تكاد تتقارب بين وحدات المغرب الأربع حيث لا يستلفت النظر هنا إلا ليبيا التى تعنى أن أغلب حياة المدن فيها مركزة أساساً فى المدينتين الكبيرتين وذلك رغم أن عدد سكان المدن الكبرى المطلق فيها هو أقل ما فى وحدة سياسية عربية . أما العراق حيث كانت النسبة ٧,٢ ٪ فى ١٩١٠ ، ٩,١ ٪ فى ١٩٣٧ فقد قفز إلى ١٩,١ ٪ فى ١٩٦٠ وهذا هو نفس رقم مصر فى ١٩٤٧ (١) . على أن درش يعطى سكاناً أكبر من أرقامنا للموصل (٤٣٠ ألفاً) وكركوك (١٤٨ ألفاً) والبصرة (٢٠٦ ألفاً) وبذلك يرفع نسبة سكان

(1) G. Hamdan, Studies in Egyptian . Urbansim, Cairo, 1949, p. 19 .

المدن الأربع الكبرى فى العراق إلى ربع سكانه(١) . ثم تلى الأردن بنسبة عالية ٢١,٨ ٪ تتاهز نسبة فلسطين قبل النكبة ويفسرهما تيار اللاجئين الفلسطينيين على المدن الكبرى من ناحية ومن ناحية أخرى سيادة البيئة شبه الصحراوية التى تفرض على الاستقرار أن يتركز فى عدد قليل من النقاط الضخمة . ثم تلى سوريا حيث ربع السكان جميعا يتركز فى المدن المائة ألفية . وهذا يؤكد مرة أخرى تأصل ورسوخ المدنية الكبيرة فى التقاليد والبيئة الشامية التجارية . والواقع أن كل منطقة الشام كانت منذ الثلاثينات تسجل أعلى نسب للمتروبوليتانية فى العالم العربى حيث كانت ٢٠٪ فى كل من سوريا وفلسطين فى الوقت الذى كانت فيه ١٤ ٪ فى مصر . ويصل الوضع إلى قمته فى لبنان، حيث يعيش ٤٣ ٪ من كل السكان فى المدن الكبرى ، وتكاد بذلك تؤلف نمطا خاصا بها . أما مصر التى قفزت من ٩,٢ ٪ فى ١٩١٠ إلى ١٣,٣ ٪ فى ١٩٣٧ إلى ١٩,١ ٪ فى ١٩٤٧ تشمل الآن أكثر من ربع سكانها فى المدن الكبرى . وهى بهذا تأتى قبل سوريا وبعد لبنان فى نسبة المتروبوليتانية . ولكن هذا ينبغى أن ينبهنا إلى النقص الكامن فى الدراسات النسبية . فالمدن الكبرى فى مصر تضم وحدها من السكان أكثر من كل سكان المدن الكبرى فى كل آسيا العربية أو أقل قليلا من

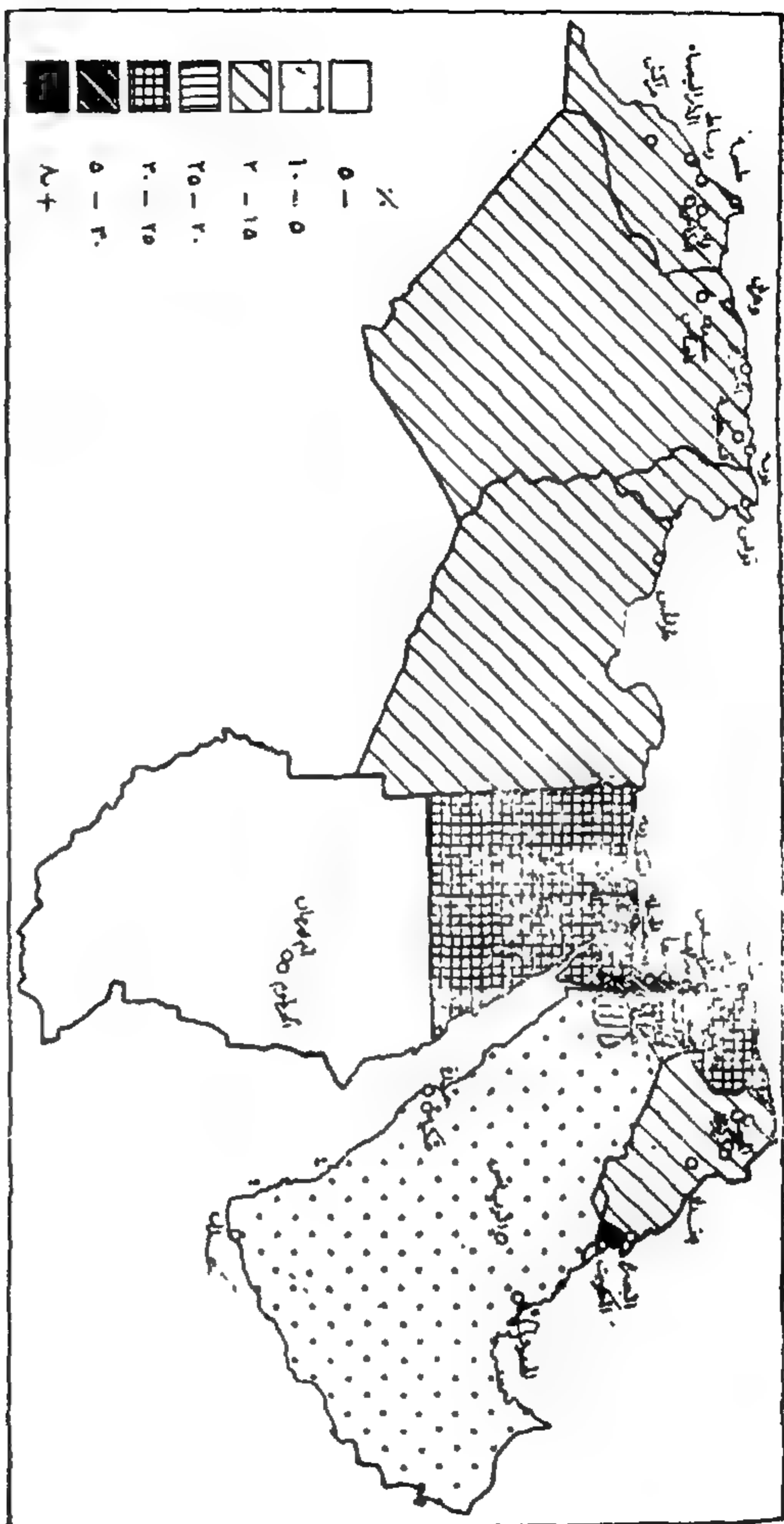
(1) Birot & Dresch, La Méditerranée etc. p. 416 .

نصف مجموع سكان المدن الكبرى فى كل العالم العربى ، وبصورة أخرى تعادل أكثر من مجموع سكان العراق عامة أو سوريا ولبنان والأردن معا .

أما النمط البدائى فيشمل السودان والسعودية ويتراوح بين ٢٪ ، ٩٪ . وهذا يمثل فى الحقيقة بداية حركة التمدين التى تشق طريقها بصعوبة . والسعودية بهذا تمر فى المرحلة التى كان فيها العراق تقريبا فى ١٩١٠ ، بينما يمكننا أن نقرر الآن بسهولة أن السودان هو أقل وحدات العالم العربى مدنية سواء بالمعنى العام أو بالمعنى المتروبوليتانى . وباستثناء ليبيا ، يمتاز السودان بأقل عدد مطلق من سكان المدن الكبرى فى أى جزء من العالم العربى . إن قطاع المدن فى جسم السكان فى السودان ليس أكثر من قطرة فى بحر .

النمط الشاذ - أخيرا - هو عينه فى تصنيف المدنية العامة . فليس السكان هنا سكان مدن أساسا فقط ، ولكنهم سكان مدن كبرى أولا وقبل كل شئ . وهذا يعنى فى الكويت أن الدولة ببساطة ليست إلا مدينة واحدة ، تضم ٧/٦ السكان جميعا (١) . فلا هرم أحجام مدنية ولا هيرارشية . وإنما ثمة حجر ضخم وحيد monolith يقوم على حبات الرمال مباشرة - حقيقة ومجازا . أما فى فلسطين المحتلة فتجمع غريزة

(1) S. H. Longrigg Oil in the Middle East, Lond , 1961



شكل - ٢ - نسبة الترويضات والمدن الكبيرة

القطاع المغتصبين الصهيونيين في المدن الكبرى أساسا حيث ترتفع النسبة إلى ٢٥,٥٪ إذا اعتبرنا حدود المدن الشككية وإلى ٥٠,٦٪ إذا اعتبرنا المجمعات المدنية الحقيقية (١). أي أن نصف سكان إسرائيل يتركز في ٣ نقط محددة. وعدا ما يعنى هذا من تهديد للأراضي الزراعية - خاصة الجيدة - في رقعة ضئيلة أصلا بسبب هذه «القوارض الزراعية»، فإن هذه حقيقة مدنية هامة جدا للجغرافى السياسى وللإستراتيجية العربى من حيث قيمتها فى جغرافية التحرير الفلسطينى. فهى تعنى أن نصف إسرائيل ليس إلا ثلاث فقاعات مدنية متبلورة يسهل وينبغى تدميرها من الجو بالحرب الخاطفة Blitzkrieg قبل أن يبدأ الزحف الأرضى. وقد تضاعف مغزى هذه الحقيقة منذ دخلت مصر عصر الصواريخ بعيدة المدى.

التوزيع الجغرافى

لننتقل بعد دراسة النسبى إلى دراسة المطلق، لنرى كيف تتوزع المدن الكبيرة جغرافيا فى العالم العربى. فى المغرب العربى الكبير ١٢ مدينة أو إذا أضيفت ليبيا ١٣، وهذا يقترب من مجموع الشام حيث نجد ١١ مدينة فى سوريا ولبنان والأردن وبما فى ذلك فلسطين المحتلة.

(1) Amiran, op. cit.

وتتضم الجزيرة العربية ٦ مدن ، ولكن مصر وحدها تضم ١٦ مدينة أى أقل من ثلث المجموع وهى بهذا تمتلك أكتف كوكبة من المدن الكبرى العربية لأنها بجانب تفوقها العددي تتزاحم فى أصغر رقعة مماثلة فى العالم العربى . وهنا نلاحظ أن كلا من مصر والمغرب الكبير ككل تكاد تتساوى فى حجم السكان بل لقد تواكب فيهما نمو السكان عبر التعدادات الحديثة بصورة ملفتة للنظر . ولكن هذا التناظر الديموغرافى العام لا يودى إلى أى تكافؤ فى أعداد المدن الكبرى أو أحجامها فى كل من المنطقتين . كذلك نلاحظ أن الشام بعد مصر هو بالنسبة لرقعته العامة ولعدد سكانه يعد أكتف أجزاء العالم العربى وأغناها فى شبكة المدن .

السؤال الثانى : الساحلى والداخلى ؟ رغم أن توزيع السكان فى العالم العربى يجنح بوضوح تام إلى النطاق الساحلى من الرقعة العامة، فإن العدد الأكبر من المدن العربية الكبرى داخلى الموقع وليس ساحليا . فهناك ١٩ مدينة ساحلية فقط منها ١٤ على ساحل البحر المتوسط ، ٥ على الأحمر والخليج . وإذا قارنا ساحلى البحر المتوسط الشمالى والجنوبى ، الأوروبى والعربى ، وجدنا مقابل الـ ١٤ مدينة العربية ٢٦ أوروبية من نفس الحجم . وثمة فى المغرب الكبير ٥ مدن داخلية مقابل ٧ ساحلية ، بينما فى الشام ٧ داخلية ، ٤ ساحلية ، وفى

الجزيرة العربية ٣ من كل . وأكبر عدد من المدن الداخلية يوجد في مصر . وهناك حالتان لدول لها سواحل ولكن ليس لها مدن ساحلية كبيرة : سوريا والسودان .

فئات الأحجام

أخيرا يبقى توزيع فئات الأحجام . والجدول الآتى يقدم أساسا للمناقشة ، وسنرى من هذا أنه إذا كانت الدول الصحراوية أو شبه الصحراوية ، والدول البترولية أو الجديدة ، تشارك في الفئات الصغرى من الحجم ، فإن الفئات العليا حكر على الدول القديمة ودول النواة . فهنا أخذت تظهر في العالم العربى ظاهرة مدنية هامة وجديدة هي المجمعات المدنية Conurbations التى تنمو فيها مدينة نموا كبيرا حتى تبتلع المدن المجاورة ويتحول المركب إلى «إقليم مدنى» متصل أو نحو ذلك . وهناك من هذا النمط ٨ حالات تبدأ ببيروت وتونس والدار البيضاء مضافا إليها بفعل الاستعمار الصهيونى تل أبيب - يافا ثم تاتى الجزائر وبغداد - رابعة وثالثة مدن العرب على الترتيب - وأخيرا المدينتان المليونيتان القاهرة والاسكندرية . وهنا سنلاحظ أن مدن العرب الثلاث الأولى تقع فى أفريقيا لا فى آسيا . وقبل أن تتفوق بغداد على الجزائر

المجموع	عُدن - الكويت - السعودية - العراق - سوريا - لبنان - الأردن - فلسطين المحتلة - السودان - مصر - ليبيا - تونس - الجزائر - مراکش	فئات الحجم
٢٦	٥ ٣ ١ ١٢ ٢ ١ ١ ١ ٢ ٣ ٤ ١	١٠٠ - ٢٥٠ ألفا
٨	١ ٢ ١ ١ ١ ٢ ٢ ١	٢٥٠ - ٥٠٠ ألفا
٤	١ ١ ١ ١	٥٠٠ - ٧٥٠ ألفا
٢	١ ١	٧٥٠ - مليون
٢	٢	+ مليون

كانت المدن الخمس العربية الأولى فى الواقع إفريقية . وتلك كانت أيضا كبرى مدن القارة الإفريقية إلا أن جوهانسبرج قد تغلبت أخيرا على الجزائر ، والكاب على الدار البيضاء وودربان على تونس .

أما عن المدينة المليونية فهى ظاهرة حديثة نسبيا فى العالم العربى - ونادرة أيضا . فالقاهرة قد أعطت العرب مدينتهم المليونية الأولى فى الفترة الحديثة منذ ١٩٢٧ فقط حين كانت قد بلغت ١,٠٦٤,٠٠٠ بينما - للمقارنة - كانت لندن قد أصبحت مدينة العالم المليونية الأولى فى ١٨٠١ فى حين لم تصل نيويورك إلى المرتبة المليونية إلا فى ١٨٦٠ . ولم تكتمل للعرب مدينتهم المليونية الثانية إلا منذ ١٩٤٧ حين أصبحت الاسكندرية ٩١٩ ألفا . واليوم تضم المدينتان المليونيتان ٣,٢٤٦,٠٠٠ ، ١,٥١٣,٠٠٠ على الترتيب أى ٤,٨٥٩,٠٠٠ معا أو ١٨,٧ ٪ من سكان مصر . وليست القاهرة أكبر مدن العرب أو أفريقيا فحسب ، ولكن قل منا من يدرك أنها أضخم مدينة فى نطاق كامل يشمل أيضا أوربا جنوب الألب والدانوب ، وآسيا غرب السند والهملايا . وهى تأتى من حيث الترتيب الخامسة عشر بين كبريات مدن العالم . كذلك أصبحت الاسكندرية الآن كبرى موانئ البحر المتوسط بعد أن كانت تقليديا على قدم المساواة مع مرسيليا (١) . وبوجه عام فإن نصيب العالم العربى من المدن المليونية

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, pp. 17-8

فى العالم ضئيل إذا تذكرنا أن منها فى ١٩٥٥ نحو ٨٣ ينتظر أن ترتفع إلى علامة المائة فى القربى العاجل (١) .

أما عن التطورات المقبلة ، فمن المحقق أننا فى غضون السنوات القليلة القادمة سنرى ٥ مدن مليونية فى العالم العربى لأول مرة ، وذلك بفضل بغداد والجزائر وكذلك الدار البيضاء وثلاثتها تزحف الآن حثيثا نحو علامة المليون . وبذلك أيضا ستكون بغداد - إن لم تكنها الآن بالفعل - أول مدينة مليونية فى آسيا العربية . ومن الصعب أن نتصور غير بغداد مدينة مليونية فى آسيا العربية فى القربى لأن دمشق بعيدة كل البعد ، بينما بيروت قاربت أن تستنفد إمكانيات دولتها الصغيرة الضئيلة من النمو . وفى مصر لن تظهر مدينة مليونية ثالثة حتى وقت بعيد جدا بسبب الهوة السحيقة التى تفصل بين المدينة الثانية والثالثة من حيث الحجم . ومثل هذا يقال عن المغرب والجزائر بعد أن تحقق الدار البيضاء والجزائر هدف المليون ، بينما تشبه تونس بيروت من حيث أنها استهلكت من قبل أكبر قدر من إمكانيات النمو فى وحدة محدودة السكان . ومعنى هذا كله أنه بعد أن يتحقق للعالم العربى مدنه المليونية الخمس المنتظرة يرجح أنه سيتوقف عند هذا العدد لفترة طويلة نوعا .

(١) حمدان ، جغرافية المدن . ص ٣٨٦ .

هرم الأحجام

لا يكفى أن نعرف توزيع أحجام المدن المطلقة ، بل لابد أن نرى كيف تنتظم فى أنماط وأنواع بعينها ، فهذا ما يعطى مجتمع المدن فى كل وحدة شخصيته وطبيعته . ومنهجنا فى هذا أن نحدد أقدار المدن الكبرى فى كل دولة بالنسبة لبعضها البعض ، وذلك بطريقة «المدينة الأولى» Primate city التى وضعها جفرسون . فنستخرج قيمة المدينة الثانية والثالثة باعتبار الأولى ١٠٠ ثم نصنف النتائج إلى أنواعها وأنماطها التى تقع بطبيعتها فيها ، مع العلم بأن المعدل العادى كما وجدته جفرسون للغالبية العظمى من بلاد العالم يتبع بدرجة أو بأخرى المتتالية ١٠٠ : ٣٠ : ٢٠ (١) .

المدينة الأولى	المدينة الثانية	المدينة الثالثة
المغرب (الدار البيضاء ٧٠٠,٠٠٠	مراكش ٢٢٠,٠٠٠	فاس وطنجة ١٨٠,٠٠٠
١٠٠	٣١,٤	٢٥,٧
العراق { بغداد ٧٨٤,٧٠٠	الموصل ١٧٩,٦٠٠	البصرة ١٦٤,٦٠٠
١٠٠	٢٣	٢١

(1) M. Jefferson, "The Law of the Primate City" Geog. Review, April, 1939. p. 227 .

فلسطين { تل أبيب يافا	٦١٧,٠٠٠	حيفا	٢٥٤,٠٠٠	القدس	١٦٠,٠٠٠
المحتلة	١٠٠	٤٠,٨	٢٥,٩		
الجزائر { الجزائر	٨٠٦,٠٠٠	وهران	٣٨٩,٠٠٠	قسنطينة	٢٢١,٠٠٠
	١٠٠	٤٨,٢	٢٧,٤		
مصر { القاهرة	٣,٣٤٥,٠٠٠	الاسكندرية	١,٥١٣,٠٠٠	بورسعيد	٢٤٥,٠٠٠
	١٠٠	٤٥,٢	٧,٣		
ليبيا { طرابلس	١٨٤,٠٠٠	بنغازي	٨٠,٠٠٠	برقة	٢١,٥٠٠
	١٠٠	٤٣,٤	١١,٦		
سوريا { دمشق	٤٥٤,٦٠٠	حلب	٤٥١,٤٠٠	حمص	١٤٦,٠٠٠
	١٠٠	٩٩,٣	٣٢,١		
السودان { أم درمان	١١٣,٧٠٠	الخرطوم	٩٣,٠٠٠	الأبيض	٥٢,٠٠٠
	١٠٠	٨٢,٣	٤٦		
السعودية { مكة	١٥٠,٠٠٠	الرياض	١٥٠,٠٠٠	جدة	١٢٠,٠٠٠
	١٠٠	١٠٠	٨٠		
البحرين { المنامة	٦١,٨٠٠	المحرق	٣٢,٢٠٠	؟	
	١٠٠	٥٢,١	٩		

اليمن { صنعاء ٥٠,٠٠٠	الحديدة ٣٠,٠٠٠	تعز ١٢,٠٠٠
١٠٠	٦٠	٢٤
الكويت { الكويت ٢٥٠,٠٠٠	الأحمدي ٨,٣٠٠	؟
١٠٠	٩,٥	؟
تونس { تونس ٦٨٠,٠٠٠	صفاقس ٦٥,٠٠٠	سوسة ٤٨,٠٠٠
١٠٠	٩,٥	٧
لبنان { بيروت ٥٠٠,٠٠٠	طرابلس ١٠٠,٠٠٠	زحلة ٣٠,٠٠٠
١٠٠	٢٠	٦,٥

وسيبدو بوضوح كيف أن الجدول يحدد أربعة أنماط من أهرام الحجم في العالم العربي : الهرم المدرج ، والناقص ، والمفلطح ، والمقلوب. فأما المدرج فهو الانتشار العادي الذي يقترب من متتالية جفرسون التقليدية . وفيه تتالي المدن في تدرج منتظم من المدينة الأولى، حتى الثالثة وما بعدها بصورة تدل على قدر معقول من التركيز النسبي في المدينة الأولى وانحدار تدريجي إلى أسفل . وفي هذه المجموعة تأتي المغرب أولا ثم العراق ثم إلى حد ما فلسطين المحتلة ، والجزائر إلى حد أقل ، وإذا كانت فلسطين المحتلة هنا تمثل حالة من الهجرة الفجائية ، فإن النمط أدخل في باب البلاد الزراعية الغنية النامية نسبيا والقديمة

نسبياً فى تنميتها مع اتساع معقول فى الرقعة الأرضية وقدر معقول غير متطرف من المركزية الجغرافية ، وسيلاحظ انعكاس أثر التشتيت الجغرافى الشديد الكامن فى تركيب الجزائر كشريط ضيق طويل مقطع إلى جيوب صغيرة كحبات العقد إذا قورن بالتشتيت الجغرافى الأقل فى المغرب حيث يتداخل السهل والجبل فى تعقيد حقا ولكنه يترك رقعة سهلة كبيرة تسمح نسبياً بمزيد من البؤرية والمركزية . أما فلسطين المحتلة فرغم ما يبدو رقمياً من اتزان وتدرج فى هرم المدن الكبرى فيها ، فالواقع أن تركيبه الداخلى يؤكد ما سبق أن رأيناه من شذوذ فى كيانها الجغرافى . فنمو المدن الإسرائيلية وتراتبها يتعارض مع المنطق الجغرافى فى أغلب حالاتها ، ولا يفسر ذلك إلا الحتم السياسى . فأكبر المدن تل أبيب ليست أصلح ميناء بل هى ميناء اصطناعية بينما حيفا هى أعظم ميناء طبيعية ، وإنما نمت تل أبيب لدوافع سياسية وعنصرية بحتة .

أما الهرم الناقص فهو يتدرج بشكل ما من القمة إلى المدينة الثانية ولكنه بعدها ينحدر فجأة وعمودياً إلى المدينة الثالثة - وبالتالى إلى الرابعة وما بعدها . أى أن هناك هوة عميقة بين الطبقة العليا والسفلى من الأحجام : لا طبقة وسطى فى مجتمع المدن بمعنى آخر ، والبروفيل الذى يرسمه هذا الهرم الناقص يشبه أيضاً هيكل الخيمة والوضع كله دليل على تركيز جغرافى عنيف بدرجة أو بأخرى إذا ما قورن بالهرم المدرج . تحت هذا النمط تتدرج مصر وليبيا - الأولى كخيمة كبرى

والثانية كخيمة صفري ؛ الأولى كهرم وحداته من الحجارة الضخمة
والثانية من القوالب الضئيلة .

أما الهرم المفلطح ففيه تتقاطع المدينة الثانية الأولى وتكاد تنطحها
بينما لا تبتعد الثالثة كثيرا عن الثانية . فهنا تقارب عام في الأحجام
الكبرى يجعل الهرم واسع القاعدة ضئيل الارتفاع ، بل إن قمته تكاد لا
تبين أو هي تتضع وتتدهور إلى بروفيل مزبوج الرأس . وهنا تصل
المركزية ودرجة التركيز إلى أدناها ، بل قد يعنى الوضع التشتيت
الجغرافى كما فى سوريا شبه الجبلية بقطبيها الشمالى والجنوبى
التقليديين حيث يمكن أن نميز نوعا «عاليا» من الهرم المفلطح ، ونقول
عاليا باعتبار ضخامة الأحجام المطلقة فى أحجار الهرم . ولكن الهرم
المفلطح أشد التصاقا وارتباطا بالبلاد الحديثة التنمية ، الفقيرة أو
المحدودة الموارد التى لم تنم بعد مركزا مدنيا أو اثنين سائدين . ولهذا
نجد أن أغلب أعضاء هذه المجموعة هي من التى تمتاز بأحجار ضئيلة
الحجم كالسودان والسعودية والبحرين واليمن . وهذا يؤلف نمط
الهرم المفلطح (الواطى) الذى يدل لا على عدالة توزيعية أو لا مركزية
جغرافية بقدر ما يدل على فقر عام حضارى ومادى ومن ثم مدنى :
تراب مدنى .

أما الهرم المقلوب ، أخيرا ، فهو ذلك الذى يمتاز بتركيز عنيف

صارم فى المدينة الأولى ، نهوى منه بغتة وعموديا حتى نصل بعد لآى إلى مدينة ثانية هزيلة . والهرم المقلوب يتحول بهذا فى الحقيقة إلى «مسلة» قائمة كالعلم المفرد أو الحجر الشامخ وعند أقدامها بضعة من حصى وتراب من المدن . هنا تصل المركزية إلى قمته وإلى حد التطرف ونجدنا إزاء «دول المدينة الواحدة» أو «دول المدن» . وهذا يدل أساسا على ضالة ابتدائية فى رأس المال الحضارى العام المتاح بحيث يلزم حشده وتركيزه برمته فى نقطة واحدة ضمانا لفاعليته . وقد كان هذا الوضع ألصق بالدول الصغيرة الحجم أو الموارد مع موقع تجارى حساس مثل لبنان وتونس ، حيث كانت الأخيرة تقليديا أشد وحدات العالم العربى تركيزا مدنيا وحيث لازالت فى هذا الصدد أشد وحدات أفريقيا القارة التى لا تعرف حالة مماثلة تبلغ فيها المدينة الأولى ١٠ أمثال المدينة التالية لها . على أن هذا النمط يصل الآن إلى قمته فى العالم العربى فى حالة الكويت حيث النبت المدنى حديث جدا لا يزيد عمره الحقيقى عن عقد أو نحو ذلك ، ولذا فهو انفجار مدنى بمثل ما هو انفجار بترول فى أساسه . ومعنى هذا أن دولة الكويت ليست إلا مدينة الكويت ببساطة وأن هنا أكبر مثل لدول المدن الجديدة التى خلقها البترول .

الفصل الثالث

عواصم العرب

البعد التاريخي

أكثر من عاصمة في العالم العربي يمكن أن تدعى أنها «أم المدن» .
ومن الناحية الأخرى بعض العواصم العربية يتعاصر في نشأته مع
أحدث مدن العالم الجديد في «الغرب الأوسط أو الغرب الأقصى»
الأمريكي . من ثم لابد لنا من تصنيف تاريخي لعواصمنا العربية .
عواصم قديمة ، وعواصم جديدة ، وعواصم حديثة .

العواصم القديمة تشمل الأغلبية الساحقة من عواصم العرب ، وهذا
طبيعي في منطقة من أقدم مناطق الاستقرار والحضارة في العالم .
ولكل منها تاريخها الألفي الحافل . ففي الجزيرة منها مسقط وصنعاء
الحميرية الأصول ومكة الجاهلية النشأة ، وفي الشمال بغداد الساسانية
ودمشق والقدس الأراميتان . وفي أفريقيا القاهرة التي تكاد تتعاصر مع
بغداد من حيث البداية العربية (الفاطمية والعباسية) ولكنها النسل
المستمر المباشر لعواصم قديمة فرعونية . ثم هناك بنغازي وطرابلس

نواتا الأصول الفينيقية والقرطاجنية ، وبالمثل تونس الفينيقية النشأة والتي تآكدت جذورها مرة أخرى فى العصر العربى ، وأخيرا تآتى الجزائر البربرية الأصل والتي أصبحت عاصمة منذ العصر العثمانى فقط . ولقد قدر أن أى عاصمة عربية قديمة فى أفريقيا تزيد فى عمرها على مجموع أعمار كل عواصم أفريقيا جنوب الصحراء حيث أغلب المدن من أصل استعمارى حديث (١) . وعواصم العرب القديمة هذه لاشك خير معبر - وبعمق - عن الشخصية التاريخية والكيان القومى : إنها بالنسبة للعرب «تاريخ محفوظ» تجسد . ومن المحتمل ألا نبعد عن الحقيقة كثيرا إذا قلنا إن مجموع أعمار عواصم العرب القديمة قد يعادل مجموع أعمار بقية عواصم العالم مجتمعة .

أما العواصم المجددة فهى مدن قديمة النشأة أصلا ولكنها لم تتخذ عواصم رئيسية إلا فى فترة حديثة نسبيا . والواقع أن هذا يعنى بالتحديد عصر الاستعمار الأوروبى حين خلق وحدات سياسية جديدة فى المنطقة بعد الحرب العالمية الأولى . فى هذه الفئة ثلاث هى بيروت وعمان والرباط . فبيروت فينيقية قديمة حقا ولكنها كمدينة حديثة ليست إلا بنت القرن الماضى وكعاصمة سياسية هامة ليست إلا بنت القرن الحالى .

(1) G. Hamdan, "Capitals of the New Africa", forthcoming in Economic Geog., U. S. A.

أما عمان فجنورها تضرب فى التاريخ إلى العصور الكلاسيكية أيام الرومان بينما كمدينة هامة ليست هى إلا وليدة الحرب العالمية الثانية . أما الرباط فترجع نشأة إلى دولة المرابطين فى العصور الوسطى ولكنها لم تختار عاصمة سياسية إلا على يد الإستعمار الفرنسى بعد الحرب الأولى أيضا .

العواصم الحديثة - أخيرا - جديدة تماما كمدن وكعواصم . فلا تاريخ لها أكثر مما لسان فرنسيسكو أو سولت ليك سیتی مثلا . وهى بهذا ظاهرة طفرية شاذة نوعا فى منطقة من أقدم مناطق العمران . ولكن . الواقع أنها هنا ترتبط بحالات خاصة تتراوح بين التعمير الجديد أو الخلق السياسى الجديد . والواقع أنها تقع بالذات فى النطاق الصحراوى أو السفانى ، وبهذا تمثل - كعواصم - جبهة قيادة Pio- near Fringe ومناطق حدية بطريقة ما . المجموعة تضم ثلاث عواصم : الخرطوم والرياض والكويت . فأما الخرطوم فنواتها من وضع محمد على ثم أعاد الاستعمار تأسيسها كعاصمة استعمارية شأنها فى هذا شأن عواصم إفريقيا الإدارية إلى حد بعيد . أما الرياض فقد نشأت كعاصمة دينية جديدة للوهابية لثرت عاصمة قديمة خربها محمد على هى الدرعية . وهنا نلاحظ كيف أن عاصمتين من عواصم العرب الجدد ترتبطان فى نشأتها إن مباشرة أو غير مباشرة بأصول سياسية واحدة مصدرها من مصر . أما الكويت فقد تأصلت كمدينة حماية والتجاء

قبلية ضد أطماع عاصمة جديدة أخرى هي الرياض . وسيرى من هذا أن متوسط أعمار العواصم العربية الجديدة لا يزيد عن ١٥٠ عاما . وينبغي أن نضيف أخيرا عاصمة معينة Capital - designat هي أحدث عواصم العرب : البيضاء في ليبيا . فقد وقع عليها الاختيار لتكون عاصمة اتحادية (الآن قومية) جديدة لليبيا لتحل مشكلة ازواج العاصمة فيها .

تعدد العواصم

بالعالم العربى عواصم أكثر مما به دول . فباستثناء الجنوب العربى بتعقيداته السياسية ، هناك ١٦ وحدة سياسية فى العالم العربى ، بينما أن هناك ٢٠ عاصمة سياسية تقابلها ، وأكثر من ذلك فى الواقع (٢٥) إذا اعتبرنا العواصم غير السياسية (!) والأصل بطبيعة الحال هو وحدة العاصمة ، ولكن الثنائية أو التعدد تأتى من ظروف خاصة قد تكون جذورها طبيعية تاريخية ولكنها فى الأعم الأغلب تدل على عدم نضج سياسى إن لم تمثل حالة من حالات الشذوذ السياسى السافر -Politi-cal Anomaly . وفى العالم العربى بالذات سيلاحظ أن أغلب هذه الحالات تتعلق بعواصم جديدة زمنيا أغلبها من المقياس الصغير حجما . وعلى أية حال فإن هذا الوضع يسبب كثيرا من المتاعب والصعوبات الإدارية وفى أجهزة الحكم وينتهى ماديا إلى عملية غير اقتصادية .

وحالات الازواج فى العالم العربى أربع هى ليبيا والسعودية واليمن والبحرين . فحتى قريب كان فى ليبيا عاصمتان سياسيتان رسميا طرابلس وينغازى ، وهذا كان يعكس مباشرة تركيب الدولة - الوحيد حينئذ من نوعه بين العرب - الاتحادى لا الوحوى ، ولكنه يعكس نهائيا الثنائية الجغرافية المتأصلة فى كيان ليبيا العمرانى كجزيرتين بشريتين يفصلهما برزخ عريض من اللامعمور . أما فى السعودية فالثنائية رمز للصراع بين توجيه العامل الجغرافى العمرانى والعامل السياسى الدينى . فالرياض عاصمة دينية فى قلب الصحراء لأنها مهد الوهابية الحاكمة ، أما مكة فعاصمة سياسية لأنها فى النواة النووية ومركز الثقل العمرانى فى الدولة . وهنا يبدو التناقض فى أن مكة - بكل محمولها الدينى - ليست العاصمة الدينية ، بينما الرياض رغم أصلها السياسى حقيقة ليست العاصمة السياسية ! أما فى اليمن فثمة صنعاء أساسا ، ولكن تعز اتخذت فى الفترة الأخيرة عاصمة كانحرافة إمامية . ولا يمكن للطبوغرافيا الجبلية المضرسة أن تبرر هذا الازواج لأن الرقعة السياسية بعامة ليست شديدة الاتساع . وقد عادت صنعاء مرة ثانية لتكون العاصمة الحقيقية وإن احتفظ لتعز بلقب عاصمة ثانية . وإذا كانت المساحة السياسية الضخمة مبررا أو بعض مبرر للثنائية العاصمية فى ليبيا أو السعودية فإن فى البحرين - جزيرة الجيب - وضعا غريبا . فهنا

عاصمتان النامة والمحرق. ومع ذلك فالحقيقة أنهما مدينتان توأمتان أو جانبان من مدينة واحدة.

وهناك أخيرا حالات من التعدد غير السياسى، تقوم فيها إلى جانب العاصمة السياسية الرسمية عواصم أخرى لأسباب عاطفية أو تاريخية أو غيرها، قد يكون لها حيثية رسمية وقد لا يكون. ولعل المغرب والسودان هما خير مثال. فالمغرب عاصمته سياسيا الرباط ولكنه له - رسميا - خمس عواصم تسمى أحيانا «العواصم الملكية» يتجول بينها الملك على مدار السنة: فاس عاصمة دينية، مراكش تاريخية، الدار البيضاء عاصمة اقتصادية، بينما أضيفت أخيرا عاصمة صيفية ولعل هذه الخماسية Pentapolis المحدثّة لا تعكس فى حقيقتها كما تعكس الطبيعة الجغرافية المشتتة للاند سكيب المغرب حيث تنقصه تماما بؤرة مركزية طاغية (١) أما السودان فله «عاصمته المثلثة»: «طرابلس» النيل إن شئت: الخرطوم عاصمة سياسية عصرية، ولكن أم درمان هى عند الشعب رمز لكيانه القومى العميق - هى العاصمة «الوطنية» بامتياز، أما الخرطوم بحرى فضاحية أحدث للخرطوم الحديثة.

مواقع العواصم

«مركزية أم هامشية؟» هذا هو السؤال الذى طرحه سور ليكون

(1) Hamdan, ibid .

مفتاحا وبداية لكل دراسة عن مواقع العواصم (١). ونبدأ الإجابة بسؤال آخر: ساحلية أم داخلية؟ من عواصم العرب السياسية ٩ داخلية (١٠) إذا اعتبرنا نزوة عاصمة عمان)، مقابل ١٠ ساحلية. وبينما نجد كل عواصم المغرب العربى ساحلية نجد كل عواصم الشام إلا واحدة داخلية، كما أن كل العواصم الداخلية توجد فى المشرق العربى. وليس فى العالم العربى دولة داخلية حرفيا، ولكن ثلاث دول على الأقل - الأردن، سوريا، العراق - شبه داخلية من الوجهة الفعالة. وعلى هذا فكل العواصم الداخلية تنتمى بصفة عامة إلى دول لها سواحل. بل إن العواصم فى دولتين من نوات العواصم المتعددة تقع جميعا فى الداخل رغم أن لهما سواحلهما. ورغم أن الاستعمار لعب فى كثير من جهات العالم دورا بارزا فى توجيه المستعمرات وجهة بحرية وبالتالي وجه عواصمها نحو توقييع ساحلى، فإن هذا لم يحدث فى العالم العربى إلا فى حالة واحدة هى مراكش حيث انتقلت العاصمة نهائيا من الداخل سواء من فاس أو مراكش إلى الساحل فى الرباط (٢).

وليس من السهل بعد هذا أن نربط بين الموقع والحجم، فبعض

(1) Max. Sorre, Fondements de la Géog. Humaine, t. III, Habitat, Paris, 1952, p. 228 .

(2) G. Chabot, les Villes, Paris, 1952. p. 84 .

العواصم الداخلية كبير الحجم وبعضها صغير، وبالمثل العواصم الساحلية. وأكبر العواصم حجما القاهرة داخلية. أما من حيث الموقع العرضى فقلة فقط من عواصمنا - أغلبها أسوى - هى المدارية، وكلها من أصغر عواصم العرب حجما. على أن ثمة حقيقة هامة تحكم مواقع أغلب عواصم العرب: فهى عادة تقع حيث يتم زواج جغرافى سعيد بين موقع حيوى وموضع خصيب. ولكن هذا يستدعى منا أن نحلل مواقع عواصمنا تحليلا مفصلا. ثمة زوايا ثلاث يمكننا منها أن ننظر إلى موقع العاصمة: «الموقع السياسى» أى بالإشارة إلى موقعها من رقعة الدولة، ثم «الموقع العمرانى» أى لاعتبار توزيع الكتل البشرية والسكانية الكبرى داخل الوحدة الشكلية، وأخيرا «الموقع الطبيعى» أى بالنظر إلى عامل «العقدية» الجغرافية فى اللاندسكيپ. وكل نظرة من هذه تمثل إطارا للإشارة متفاوت المساحة، إطارا يتضاعل بعامة على الترتيب السابق. فلنبداً لذلك من البداية.

الموقع السياسى. أغلب العواصم العربية تبدو على الخريطة السياسية متطرفة هامشية Eexcentric . فيغداد العراق وإن توسطت بين الشمال والجنوب بدقة نادرة، إلا أنها تجنح بشدة نحو الأطراف الشرقية. ودمشق الشام «عاصمة حدود» كما قد نقول فهى تتطرف بعنف نحو الركن الجنوبي الغربى من الرقعة السياسية تاركة الجزء

الأكبر منها بعيدا كل البعد. ومثلها ولكن في الوضع العكسي عمان في الأردن، فهي تعشش في الركن الشمالي الغربي الأقصى من الرقعة. والقاهرة لاشك بعيدة هندسيا عن التوسط: فطول الدلتا ١٧٠ كم بينما يمتد الصعيد نحو ٨٠٠ كم إلى الجنوب. وكل عواصم المغرب أبعد؛ كلها على الساحل - ليس هذا فحسب، وإنما يتضخم التطرف هنا مع المساحة الشاسعة خاصة في ليبيا وبالأخص في الجزائر. وليس يخفف ازدياد العاصمة في الأولى كثيرا من تطرفها بالنسبة للأطراف الجنوبية، بينما لا تقل المسافة بين مدينة الجزائر وأقصى الجنوب عن ١٢٠٠ ميل أى كالمسافة بين باريس والبحر الأسود، مضافا أن أغلبها حاجر مركب من الجبال ثم مفازة من الرمال^(١). وربما كانت الخرطوم أشبه في درجة توسطها ببغداد، ولكنها على العموم تقع من الشمال إلى الجنوب بنسبة ٢:١ ولعل عاصمتي السعودية أقرب عواصم الدول الكبيرة المساحة إلى التوسط: سواء ما بين الشمال والجنوب، أو الشرق والغرب، يساعد في ذلك الازدياد العاصمة. ولكن التوسط الهندسى الكامل لانجده بعد هذا إلا في لبنان وفلسطين واليمن - ولكن، كما يتفق، تلك بعينها أصغر الوحدات مساحة حيث التوسط أقل ما يكون ضرورة وخطرا.

(1) Hamdan . "Capitals of the New Africa", op. cit.

وعلى هذا فالخلاصة أن أغلب عواصم العرب هامشية فى حدودها السياسية لاسيما فى أضخم الوحدات السياسية مساحة. وهذا بلا ريب له متاعبه العملية فى «الضبط والربط» وفى التماسك الداخلى وسرعة التجاوب والإشراف ويضعف من المركزية الإدارية وقبضة العاصمة على الأطراف القصية خاصة فى بيئة تسودها الصحراء الكاملة. على أن العالم العربى لحسن الحظ يخلو من تلك العوامل التى يمكن أن تخلق مضاعفات سياسية لهذا التطرف الجغرافى. فالإقليم متجانس جنسيا ووحدة حضارية واحدة. ومع ذلك فثمة حالات ثانوية من أقليات أكثر ثانوية على الحدود قد لا يسهل تطرف العاصمة المكانى الإشراف الدقيق اللازم عليها. الطوارق على هوامش الجزائر، التبو على حدود ليبيا، وإلى حد ما الأكراد فى أطراف العراق، ولكن أساسا النيلوتيين فى جنوب السودان حيث تدس نزعات الانفصال بايعازات من الخارج فى حين تبدو العاصمة بعيدة نوعا عن الاحتكاك المباشر معهم وحيث تبدو لا مفر «عاصمة شمالية».

وقبل أن نغادر الإطار السياسى ونخرج منه ينبغى أن نلاحظ فى العواصم الداخلية المدارية أو دون المدارية ميلا واضحا إلى أن تقع فى العروض الأكثر شمالية من رقعة دولها. هذا قطعا فى القاهرة، وبارز فى الخرطوم، ويمكن أن نقوله عن عمان. هذا بينما العكس صحيح فى حالة سوريا الوحدة الشمالية المتطرفة. فهل هناك ضابط خفى وراء هذا؟ أهو

المناخ الحار المرهق فى الوحدات المدارية وشبه المدارية من ناحية، والمناخ البارد نسبيا فى الوحدات الشمالية من الناحية الأخرى؛ لقد لوحظ ميل عام بين العواصم فى العالم إلى أن تجنح وتتجهز إلى القطاعات والعروض الجنوبية الأدفأ فى الدول الشمالية الباردة (لندن ، أسلو، ستوكهلم، أوتاوة .. إلخ) وإلى تلك الشمالية الأكثر تلطفا فى الدول الجنوبية الحارة (دلهى، ريو وبرازيليا، لورنسوماركيز .. إلخ) (١).

الموقع العمرانى. إذا غيرنا إطار الإشارة من الحدود الشكلية إلى حدود المعمور (الأكيومين)، وجدنا أن تطرف العواصم العربية أقل فى الحقيقة مما يبدو على السطح. وأغلب عواصمنا تقع فى موقع وسط بالنسبة لكتلة المعمور الفعالة فى دولها حيث تتركز الحياة البشرية وتمور وحيث يضطرم الانتاج ويشتد الترابط. فبغداد تتوسط القطاع الحى من العراق، وبذلك تتوسط «الميدلاند» العراقى. وإذا كان المعمور فى كل من سوريا والأردن هو نطاق طولى ضيق فى أقصى الغرب فإن دمشق وعمان إن لم تتوسطاه تماما فهما يتوسطان قلبه «ونواته النووية». وإذا كانت الرياض تقع خارج أكيومين الدولة الصحراوية، فإن مكة تتوسط القلب العمرانى الأصلى فيها كما أن التطورات السكانية التى أحدثها البترول خلقت

(١) حمدان : جغرافية المدن . ص ٢٤٧ .

على الضلع الآخر من الدولة جناحاً آخر من المعمار قتل من تطرف
الرياض، أما القاهرة فتتوسط بين الدلتا والصعيد حيث تعوض
الأولى عن قصرها بمساحة زراعية - فانتاجية - ضعف ما
للصعيد، بينما أن الاثنين يتعادلان تقريباً من حيث عدد السكان.
ثم إن القاهرة تمثل قمة طبيعية لزحف كثافة السكان الصاعدة
النظيمة ابتداء من أطراف الدلتا في الشمال وأطراف الصعيد في
الجنوب في شكل هرم مدرج تحتل هي سطحه وتتوسط بذلك أكتف
قطاع في الدولة - النواة النووية - وتعد خير ضابط إيقاع بين
الشمال والجنوب . والخرطوم تتوج رأس ذلك المثلث الذي يعد قلب
الاقتصاد السوداني الحديث: الجزيرة التي بدورها تتوسط نطاق
السفانا أو ثلث السودان الأوسط الذي هو بدوره القاعدة العريضة
للعمران فيه. وفي المغرب يتألف المعمار أساساً من شرائح
ونطاقات ساحلية ضخمة تعد العواصم الساحلية بالضرورة قلباً
لها: بنغازي وطرابلس في جزيرتي برقة وطرابلس الساحليتين،
وتونس في قلب «تونس الخضراء»، الجزائر في وسط «التل»،
والرباط في وسط السهول الساحلية الأطلسية.

الموقع الطبيعي. إذا ضيقنا بؤرتنا قليلاً لنتفحص التفاصيل
الدقيقة لمواقع عواصمنا في إطاراتها الطبيعية كما تبدو في صفحة
الأقليم وعلى وجه اللاندسكيب الطبيعي، فسيمكنا أن نصنفها إلى
أنماط ثلاثة: مواقع الرعوس والخلجان ومواقع ملاقى الأنهار،

ومواقع هوامش الصحراء، فالعواصم الساحلية تمتاز أساسا بمواقع الرعوس والخلجان Cape - and - bay Situations بينما تتحاشى تماما مواقع المصببات والدالات. فليس من عاصمة ساحلية للعرب على نهاية نهر كبير. فالرباط وإن كانت تقع على بورقرق المدى الصغير فإنها تتحاشى سبو الكبير، والجزائر لا علاقة لها بالشلف ولكن تحتوى فى خليجها، بينما تونس تبتعد عن نهريين متقاربين المجردة ومليانة وتتنخب بينهما ومن دونهما خليج تونس الكبير. وبيروت وإن وقعت على نهر بيروت القزمى فهى بوضوح عاصمة رأس وخليج: رأس بيروت Promontory وخليج سان جورج. وهكذا بقية العواصم الساحلية على الخليج العربى. ومن الواضح أن هذا النوع من المواقع يعتمد الابتعاد عن المصاب النهرية ليتحاشى مشكلة الإطماء والضحولة وكذلك مستنقعات ومضاحل المسطحات الطينية Mud - Flats الملارية. وسيلاحظ من حيث العقدية أن تونس هى أبرز هذه العقديات فهنا عقدية طبيعية نادرة : هنا «خاصرة» البحر المتوسط أولاً، ثم مجمع تونس - تونس الفعالة Utile أو «تونس الخضراء» - حيث يلتقى الساحل الشمالى بالجنوبى بوادى المجردة. أما الجزائر فأقل عقدية وصرامة تحديد. فخطوط اللاندسكيب الطبيعى هنا - كما فى شيلى مثلا - ليست إلا شريطا طويلا مختنقا بين البحر والجبل لا تبرز فيه بؤرة سائدة محددة. ورغم بعض عقدية كامنة فى سهل

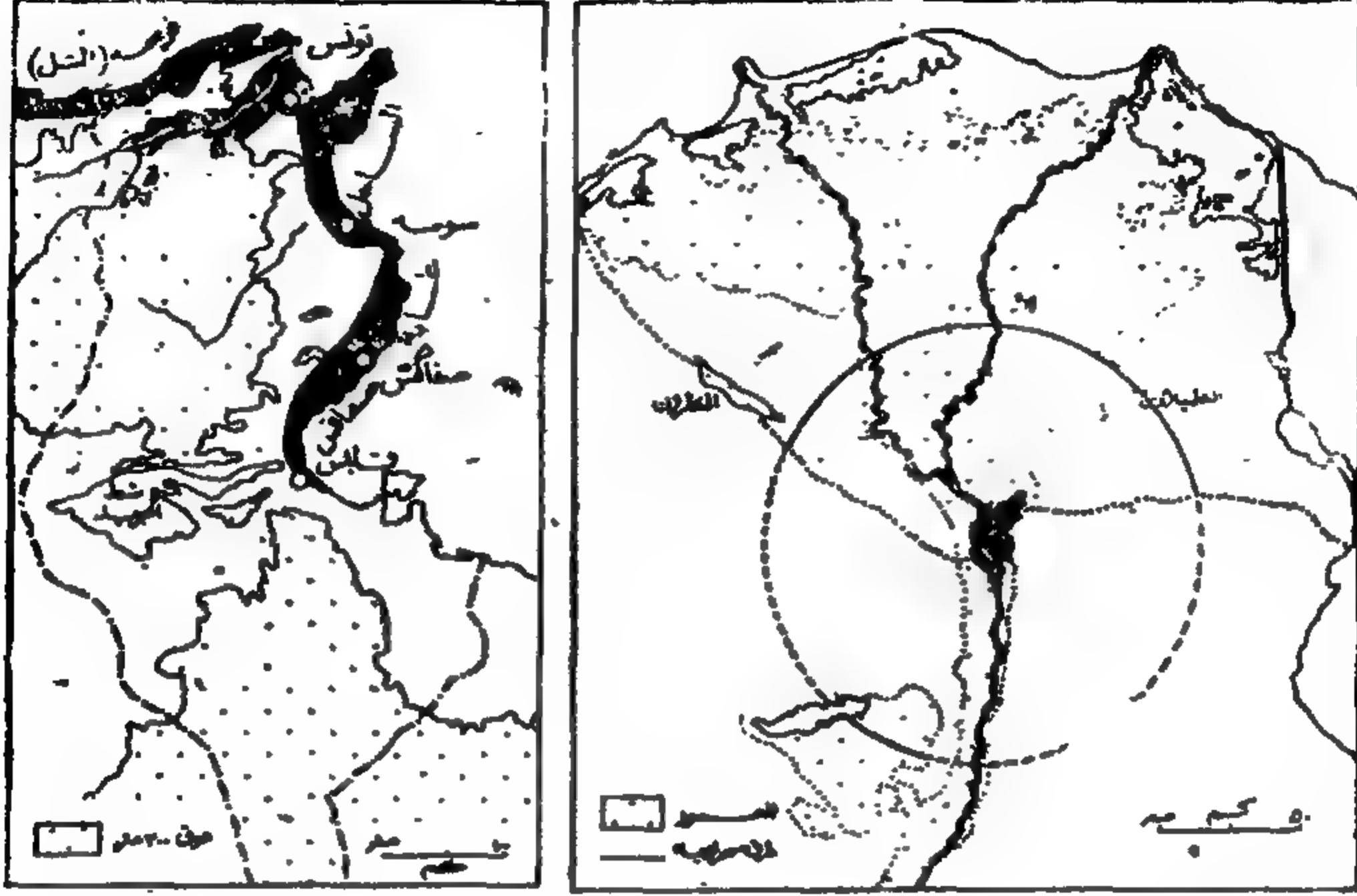
متيجة الذى تتوسطه، فميزتها أقرب إلى التوسط والمركزية منها إلى العقدية التضاريسية بالمعنى الصحيح. ولبيروت أيضا نصيب كبير من العقدية ولكنها مكتسبة بقدر ما هى طبيعية، فقد غدتها السكك الحديدية إلى جانب الممرات والفتحات الجبلية التى تقع خلفها وتؤدى إلى دمشق.

أما إذا انتقلنا إلى العواصم الداخلية فهناك مواقع ملاقى الأنهار confluence situations حيث تتكون عقديات هيدرولوجية ممتازة. والقاهرة وبغداد والخرطوم فى هذا عائلة واحدة. فالقاهرة تمتاز بعقدية طبيعية محققة تمثل عنق الزجاجة بين الدلتا والصعيد «زر ماسى يمسك مروحة الدلتا ويد الصعيد». ولا يقتصر ذلك على حرف Y المائى الذى يرسمه النيل، ولكن هناك أيضا إشعاع وصلة الفيوم من ناحية ووادى الطميلات من الناحية الأخرى، وقديماً جعلت صعوبة اختراق الدلتا شرقا بغرب لكثرة مجاريها المائية جعلت المواصلات العرضية الساحلية تنتشر جنوبا قاصدة القاهرة بطريق وادى النطرون. وبهذا لا تكون القاهرة «خاصرة» النيل فحسب بل وخاصرة الصحراء كذلك. إنها باختصار وكما يعبر ركلى تبدو كموقع «اختارته الآلهة». أما بغداد فهي فعلا وإن لم تكن شكلا موقع ملقى أنهار، فهي رأس الدلتا الحقيقية للرافدين بل إن عقديتها الهيدرولوجية هى من نمط حرف X لا Y وعلى أية حال فهي بوضوح «خاصرة» العراق حيث يتقارب النهران أكثر

مايتقاريان، وهي كالقاهرة تعين بداية الأرض الصلبة بعد مسطحات الدلتا الرخوة وتمثل بذلك أفضل نقطة للعبور بين الشرق والغرب. أما الخرطوم فإلى جانب عقديتها الهيدرولوجية فى حرف Y منقلوبة على رأس أخطر وأغنى «دلتا داخلية inland delta» فى الصحراء الكبرى، فهى أيضا نقطة حاسمة على خط الالتحام الصحراء والسفانا، وتمثل مدينة هامة على خط لابلاش الشهير لمدن هوامش الصحراء فى العالم القديم^(١).

وهذا ما ينقلنا إلى النمط الثالث وهو مواقع هوامش الصحراء. فدمشق وعمان ومكة والرياض هى أساساً نقط حرجة على جبهة الالتحام بين الرمل والطين، بين الاستبس والمزروع، بين اللامعمور والمعمور. وبالفعل تسمى كتلة العمران فى سوريا الساحلية «بالمعمورة» فى العرف الدارج، بينما تظهر مكة والرياض كحبات فى عقد خط لابلاش المذكور. وكلها بهذا مواقع واحة استراتيجية تستمد أهميتها من قاعدة موضوعية غنية على طريق موقعى حيوى فهى من مدن القوافل caravan cities بالموقع وبالموضع على السواء. وإلى هذه العائلة تنضم القدس، وإنما كمدينة قمة تل - hill Top Town لا كمدينة واحة أو غوطة.

(1) Hamdan, "Capitals Of the New Africa," Op. cit.



(شكل ٣) موقع القاهرة وتونس

قطر الدائرة ٧٥ كم وتضم ربع سكان مصر في ثمن المساحة.
أما في تونس فتضم محاور للمعمورة الرئيسية الثلاثة نحو ثلثي
سكان الدولة

أحجام العواصم

فئات الحجم . يصنف الجدول الآتى عواصم العرب إلى فئات حجمية بالآلف (١).

عواصم قزمية	عواصم	عواصم	عواصم	عواصم
٥٠ ألفا	صغيرة	متوسطة	كبيرة	ضخمة
مسقط ٥ - ٢٥٠ ألفا	٢٥٠ - ٥٠٠	٥٠٠ - ٥٠٠	٥٠٠ - ٥٠٠	+ مليون
الدوحة	صنعاء ٥٠ ألف	مليون	القاهرة	
المنامة ٦٢	الكويت ٢٥٠	بيروت ٥٠٠	٣,٣٤٥	
ينغازى ٨٠	دمشق ٤٥٤	تونس ٦٨٠		
الخرطوم ٩٣	بغداد ٧٨٤	الجزائر		
الرباط ١٦٠	٨٠٦			
طرابلس				
١٨٤				
عمان ٢٤٥				
المنامة ٢٤٥				

وسيبدو لأول وهلة كيف تتفاوت عواصمنا بشدة فى الحجم من نحو ٤ آلاف (قرى لا شك) إلى نحو ٤ ملايين! ولكن حالات التطرف هى الأقل حدوثاً، بينما العاصمة الصغيرة هى العمود (٢) لا يشمل القدس .

الفقرى فى عواصم العرب. والعواصم الكبيرة فى توسع ونمو ولكن عاصمة واحدة هى الضخمة المليونية. ويترتب على ذلك أن مجموع عواصم العرب لا يزيد إلا قليلا عن ٧٨٤٨ر٠٠٠ نسمة أى بنسبة تتراوح حول ٩٪ من مجموع السكان. وبمعنى آخر فإن عواصم العرب مجتمعة تقل فى حجمها عن أى من تلك العواصم المجمعات الكبرى مثل نيويورك أو لندن أو طوكيو. كذلك سيرى أن ٣٤٨ر٠٠٠ من المجموع يذهب إلى إفريقيا العربية، ٥٠٠ر٠٠٠ إلى آسيا العربية أى بنسبة ٦٨٪، ٣١٪ على الترتيب. وسنذكر هنا توا أن هذه النسب الأخيرة هى بعينها نسب توزيع السكان العامة بين الشطرين الأفريقى والآسيوى.

ولكن تبقى بعد هذا سلسلة مفارقات تبرز فى انتشار أحجام عواصمنا بدرجة تثير أقلنا حبا للاستطلاع. كيف يمكن أن تكون بيروت أكبر من دمشق رغم أن سوريا أكثر من ٢ أمثال لبنان سكانا؟ لماذا تتساوى عمان مع العاصمة المثثة - ودعك من الخرطوم على حدة - مع أن الأردن ١٦ مليون والسودان ١٠٣ ملايين؟ لماذا تكون صنعاء أقل من مكة والرياض فى حين يتساوى البلدان سكانا؟ وتونس : تكاد تقترب عاصمة من الجزائر، مع أنها لا تزيد على ثلثها كدولة إلا قليلا؟ ودعك من المقارنة بين تونس والخرطوم وبين تونس والسودان! ما الذى يجعل القاهرة ثلاثة أضعاف عواصم المغرب العربى مجتمعة رغم أن مصر والمغرب

الكبير يتعادلان في مجموع السكان - اليوم وعبر التعدادات الحديثة بإصرار غريب؟ بل ما الذى يجعل القاهرة ضعف روما حجما مع أن إيطاليا ضعف مصر سكانا؟ لماذا تكون الكويت العاصمة ضعف الرياض في حين أن الكويت الدولة ١٨/١ تقريبا من السعودية سكانا؟ لا شك أن هناك - ابتداء ومنطقا - علاقة بالقوة بين حجم السكان العام وحجم العاصمة، ولكن هناك عوامل أخرى تعدل من هذه العلاقة البسيطة المباشرة. ثمة العامل التاريخي أى عمر المدينة ولكنه أيضا ليس كل شيء؛ هناك العامل الجغرافي أى نمط اللاندسكيپ الطبيعي والموقع الجغرافي وما يفرضان من مركزية أو تشتيت؛ كذلك مستوى الحضارة والتقدم المادى والتنمية الاقتصادية. وحجم العاصمة النهائى وظيفة لكل هذه العلاقات المعقدة ونستطيع بدراسة أنواع العواصم أن نحللها بعض الشيء.

أنماط الحجم. من العواصم ما هو طاغ أو سائد وما هو ضعيف أو ضئيل، وذلك باعتبار دوره في دولته من حيث الحجم والأهمية والتركيز. وفي العالم العربى تتمثل كل هذه التدرجات والتطرفات. ويمكننا أن نحددها بمقياسين : نسبة سكان العاصمة من سكان الدولة، ثم نسبة سكان العاصمة إلى سكان المدن الكبرى الأخرى. فمن حيث النسبة الأولى تقع عواصمنا في عدة فئات مئوية :

ضئيلة - ٥	متوسطة ٥ - ١٠	كبيرة ١٠ -	ضخمة + ٢٠
الخرطوم ٠.٩	بنغازى ٧.٣	٢٠	بيروت ٢٦ - ٥٠
مسقط ١.٩	الجزائر ٧.٧	شق ١٠.٢	البحرين ٤٣.٧
صنعاء ١.١	مكة ٨.٦	بغداد ١١.٢	الكويت
الرباط ١.٧		القاهرة ١٥.٠	٨٠
المثلثة ٢.٣		عمان ١٥.٣	
		تونس ١٧.٠	

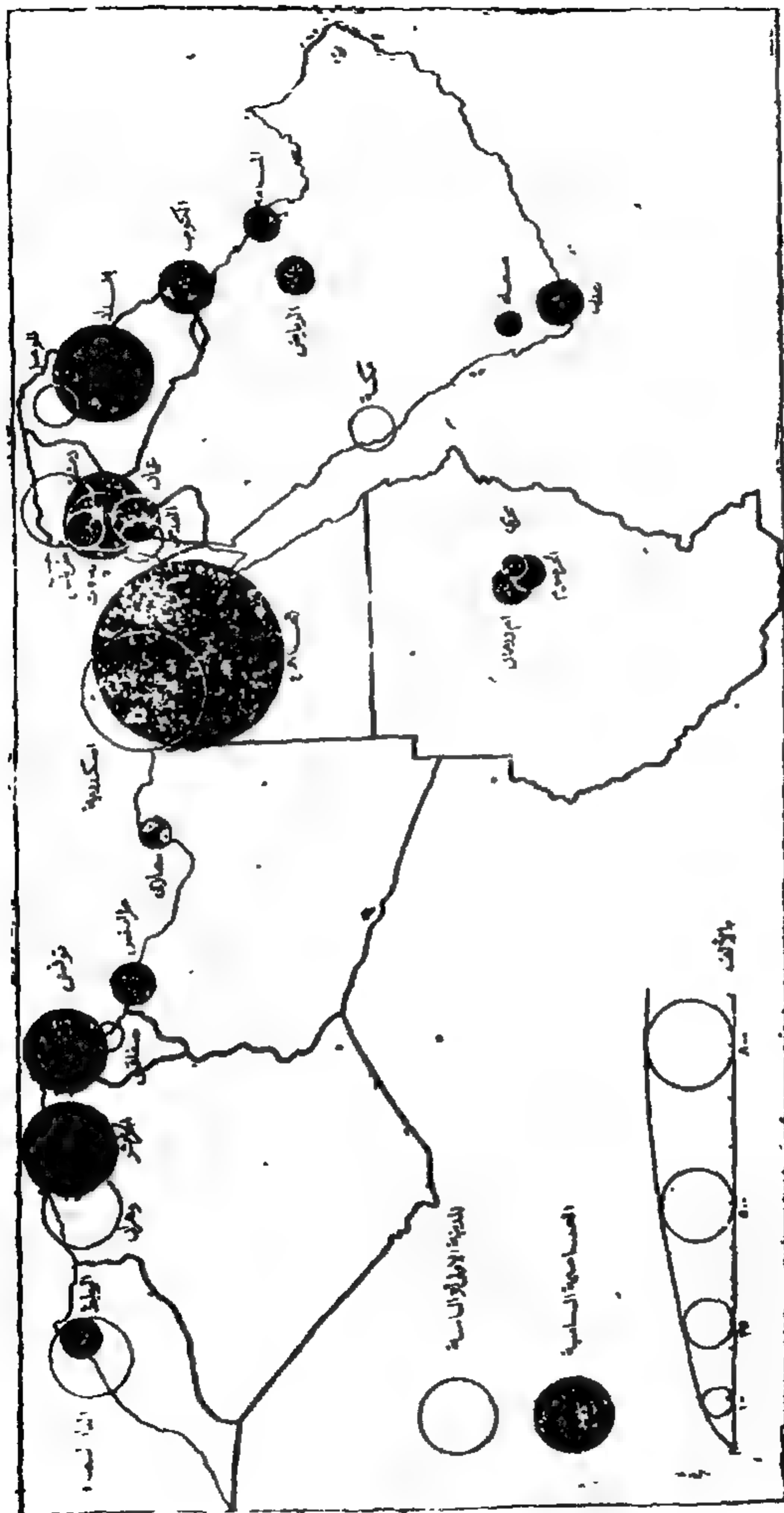
وواضح بلا شك أن هناك فروقا واسعة المدى فى نسبة حجم العاصمة من الدولة - من ١/١٠٠ فى السودان إلى ٨٠/١٠٠ فى الكويت! ولا شك أيضا أن جزءا من هذا المدى يرجع إلى المقام أكثر مما يرجع إلى البسط - أى إلى الفروق فى أحجام الدول أكثر من الفروق فى أحجام العواصم . ولولا هذا التحفظ لقلنا إن المجموعة الأولى ترادف عمليا «الدول بلا عواصم»، وإن المجموعة الأخيرة لا تختلف كثيراً فى الواقع عن «العواصم بلا دول». ومع ذلك فمن الصواب أن بعض الحالات تقترب من هذا التشخيص، فالسودان وعمان يكاد يكون كل منهما جسما بلا رأس، بينما أن تونس وبيروت أشبه «بأقزام ضخام الرعوس macrocephal From Lilliput»، أما البحرين والكويت فهى بلا تردد رعوس بلا أجسام. وقد تدل هذه الصورة أو تلك على قدر كبير من المركزية الجغرافية أو السياسية أو على العكس من التشبث الجغرافى أو السياسى،

ولكنها فى أغلب الحالات تدل على قدر ما قل أو أكثر من عدم
النضج السياسى إن لم يكن الشنوذ السياسى إن فى التركيب
الجغرافى للدولة.

أما عن نسبة حجم العاصمة إلى المدن الكبرى الأخرى فقد
عرضنا لها من قبل فى دراسة المدينة الأولى، ولكننا نخصص هنا
أن على هذا الأساس تقع عواصمنا فى أنواع أربعة: ضئيلة
وضعيفة وسائدة وطاقية. فأما العواصم الضئيلة Inferior capital
فهى التى ليست بالمدينة الأولى فى دولتها. والقاعدة بطبيعة الحال
أن تكون العاصمة هى المدينة الأولى. ولكن شنوذ العاصمة
الضئيلة يشمل فى العالم العربى الرباط، الخرطوم، مسقط. وتقترب
الأوليان من تقليد العاصمة الضئيلة المتبع فى الولايات المتحدة
وبول الكومنولث حيث يفصلون عمداً وكمبدأ تخطيطى بين العاصمة
السياسية والاقتصادية^(١). ولكن غالباً ما تعود العاصمة السياسية
فتحتكر من النمو ما يرفعها إلى مرتبة الأولوية والخرطوم فى هذا
تؤذن بأن تتغلب على أم درمان، بينما أن الرباط لا أمل لها مطلقاً
فى ذلك فهى لا تعدو أن تكون المدينة الخامسة فى المغرب. أما
مسقط فقد تغلبت عليها أخيراً مدينة أخرى هى مطروح. وعدا هذه
الحالات الثلاث الراهنة، فإلى وقت قريب كان ثمة حالتان أخريان :

(1) E. E. Bergel, Urban Sociology, 1955, p. 158, D.
Whittlesey, Earth & State, Wash. 1944, p. 250

شكل ٤ - أحجام العواصم العربية



دمشق والرياض. فحتى سنوات كانت حلب تقليدياً أكبر من دمشق، ولو أنه ليس من الصحيح أن هذا كان الوضع دائماً ففي ١٨٨٠ مثلاً كانت دمشق هي الكبرى^(١). كذلك كانت الرياض قبل البترول أصغر من بضعة مدن آخر في السعودية منها جدة والهفوف. وأخيراً فلا ننسى أن الصهيونية قد نقلت - كمناورة سياسية - عاصمتها المزيفة من المدينة الأولى تل أبيب إلى المدينة الثالثة القدس.

أما العواصم الضعيفة weak capitals ففيها لا تزيد العاصمة عن المدينة الثانية إلا قليلاً، فلا تقل النسبة بينهما عن ٦٠٪ مثلاً. وهنا تأتي دمشق والرياض وصنعاء. وسيلاحظ أن الأوليين تطورتا عن عواصم ضئيلة عن قريب. أما العواصم السائدة domindnt فهي التي يتأكد فيها وزن العاصمة بالنسبة للمدن الأخرى وتظهر عليها بوضوح حاسم وتطفي شخصيتها فيها. وعادة تتراوح نسبة المدينة الثانية إليها بين ٣٠، ٤٠٪. هنا نجد القاهرة والجزائر وطرابلس وعمان. وإذا كانت هذه السيادة تدل في بعض الحالات على التبلور السياسي والكيان العضوي القوي، فإنها في البعض الآخر لا تدل إلا على الفقر الحضاري والمادي العام. أما العاصمة الطاغية over - dominant ففيها تتطرف

(1) Bonné. Econ. Development of the Middle East, p. 12.

السيادة إلى حد الحالة المرضية وتدل غالبا على كيان جغرافي شاذ. وهنا تأتي بيروت وفوقها تونس وفوق الجميع الكويت. هنا «الدولة هي العاصمة» أو العكس، ولا تزيد الدولة عن أن تكون مجرد ضاحية شاسعة للعاصمة.

الفصل الرابع

المدن الجديدة

ليس سهلاً أن نحصر المدن العربية الجديدة التي نشأت في الفترة الحديثة. فكثير من المدن المعاصرة بدأ صغيراً جداً في أول هذه الفترة بحيث يكاد يبدو جديداً في كيانه الحالي رغم أن جذوره قديمة للغاية. ويكفى أن الاسكندرية الألفية العريقة قد بدأت الفترة الحديثة بتعداد قدره ٨٠٠٠ نسمة ! ولكننا إنما نعني هنا المدن الجديدة تماماً بغير ما أصول أو جذور تاريخية مسجلة، أو تلك التي حلت محل قرى ضئيلة أو أصول ميكروسكوبية ثم نمت بمعدلات شاذة، أو تلك المدن التي خلقها التخطيط العامد الواعي. كذلك قد يختلط الأمر علينا في مناطق الاستعمار السكنى مثل المغرب بأجزائه، فالذي يطالع خريطة العمران اليوم في الجزائر أو المغرب أو ليبيا واجد توا عشرات من أسماء الأماكن والمدن الأجنبية مثل موليير وأمبير ولوى جنتى ومثل جرازيانى وماركونى وفور لالمان وفور ماكماهون.. إلخ. وقد تخدعنا هذه الأسماء إلى الظن بأنها غرس مدنى جديد من صنع الاستعمار. ولكن الحقيقة

أن أغلبها مدن قديمة وطنية حرف الاستعمار أسماءها ليطمس عروبتها، وأن أقلها قرى ومستعمرات زراعية جديدة ولكنها ليست مدنا بمعنى الكلمة كما فى الأبعاديات الإيطالية فى طرابلس. مثلا بورليوتى هى القنيطرة، وبتى جان هى سيدى قاسم، لوى جنتى هى كشطاط، بينما أن بونه هى عنابة، وفيلبفيل هى سكيكدة، وانفيدافيل هى النفیضة.. إلخ. فإذا استبعدنا هذه المزالق، وجدنا أن محصلة المدن الجديدة حقا فى عالمنا العربى محدودة فى النهاية ولا تمثل كإضافة إلى الشبكة القاعدية القديمة إلا كسرا ضئيلا من مجموع المدنية العربية. وهذا أمر طبيعى فى منطقة قديمة عريقة فى حضارة المدن. وإذا كان ثمة ثورة مدنية حديثة، أو بالأصح دفعة، فهى قد اتخذت من المدن القائمة نوى لها أكثر منها عملية صناعة مدن بكر .

والمدن الجديدة بدأت تظهر فى أوائل القرن الماضى ثم تتابعت بعد ذلك فى موجات ترتبط بدرجة أو بأخرى بفترات معينة كما ترتبط كل واحدة منها بضوابط ووظائف معينة إلى حد ما. وكما أن هذه الموجات لم تنقطع حتى الوقت الحالى، الذى يعد فى الحقيقة موجة انفجارية بالنسبة للمدن الجديدة، فكذلك هى لم تقتصر على قطاع أو نطاق معين من العالم العربى. وإنما نال كل قطاع تقريبا قدراً من المدن الجديدة. ولنا أن نتنظر جيلا كاملا من المدن الجديدة فى أجزاء كثيرة من العالم العربى فى المستقبل القريب :

فى برارى الدلتا بمصر على التحقيق، وفى أجزاء من العراق والجزيرة فى سوريا على وجه الاحتمال. ومن الممكن أن نصنف مدننا الجديدة على أسس التتابع الزمنى والتاريخى، كما يمكن أن نميز بين مجموعتين أساسيتين «مدن الاستعمار» والمدن الوطنية وهذه تفرقة هامة حقا، لكن لعل من الخير لنا أن نتبنى الأساس الوظيفى. فالوظائف هى الضابط النهائى فى أصول المدن، وهى جديرة أكثر من أى اعتبار آخر بأن تلقى الضوء على المدن الجديدة بالذات. ويمكننا فى داخل التصنيف الوظيفى أن نعتبر التتابع التاريخى أو التوزيع الجغرافى أو الأصول الاستعمارية. وعلى هذا الأساس يمكننا أن نميز بين عائلات المدن الجديدة الآتية : مدن النقل، مدن التجارة، المدن السياسية، المدن الزراعية، مدن الصناعة وأخيرا مدن التعدين .

مدن النقل

ولعل مدن النقل هى أولى فئات المدن الجديدة نشأة وأقدمها فى الظهور. فالعالم العربى بموقعه الجغرافى كمر بين القارات وحلقة وصل فى قلب العالم القديم وكمنطقة كانت تبدأ احتكاكها بالحضارة الحديثة، كان مهتما فى بدء الفترة الحديثة بإنشاء ومد طرق المواصلات الحديثة لا سيما القطار – ولكن أيضا القنوات الملاحية. وإذا كان القطار قد رجع قيم المواقع المدنية القائمة وأسر من بعضها أهميتها كلها أو بعضها فقد خلق هو بدوره قيما موقعية

جديدة ومعها عقديات ومدن جديدة، ومن المفيد أن نلاحظ أن كل هذه الطبقة الجديدة من المدن تتجمع في قلب العالم العربى بالذات: فى حوض النيل خاصة فى مصر. فقد كانت مصر (١) سباقة فى إدخال شبكة السكة الحديدية، وأدت انتخابية الوسيلة الجديدة إلى تبرعم بضع مدن جديدة كان من أولها كفر الزيات التى أسست كمدينة نموذجية مخططة على يد محمد على الذى لم تكن توجد قبله ثم جاء خط القاهرة - الاسكندرية الجذرى ليكون العمود الفقرى فى اقتصاديات قطن التصدير الجديدة وليعبر فرع الدلتا عند كفر الزيات ويؤكد أهميتها ويضمن مستقبلها إلى الأبد. ففي ١٨٩٧ كانت كفر الزيات قد وصلت إلى ١٠٢٣١ وهى الآن حوالى ٢٥ ألفا.

إلا أن أكبر دفعة للمدن الجديدة فى مصر أتت من قناة السويس فقد خلقت معها سلسلة من المدن الجديدة التى تعد أساسا من مدن النقل. فثمة بورسعيد، وضاحيتها بورفؤاد على الجانب الأسيوى، كمدخل للقناة وميناء ترانزيت بكل معنى الكلمة. ثم تلى الإسماعيلية التى نشأت أصلا كقاعدة للأعمال الهندسية لشق القناة ثم تحولت بعد ذلك إلى ميناء مرحلة على القناة وبوابة لها على الوادى. ولكنها ظلت حتى وقت قريب أقرب إلى مضاربات المدن وأبعد ما تكون عن النمو الواثق المطرد. أما على الطرف الجنوبى فإن القناة وإن كانت قد منحت السويس دفعة حياة قوية،

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, PP. 28 - 30.

إلا أن الأمر هنا ليس خلقا ولكنه بعث، فالسويس من أقدم موانينا التاريخية. وعلى هذا فمدن القنال هدية القنال إلى مصر، ولكنها أيضاً هدية النيل إلى القنال، لأنها تقوم في صحراء مطلقة وتعتمد في وجودها كله على التربة الطرية. بمعنى آخر: إذا كانت القناة أم هذه المدن، فإن النيل أبوها ببساطة. وسيلاحظ أن مدن القنال على حداتها المطلقة قد انتزعت لنفسها بيورسعيد المرتبة الثالثة بين مدن مصر من طنطا التاريخية وحقت لنفسها مدينة ربع مليونية وأخرى مائة ألفية وجعلت منطقة القنال بذلك أشد رقعة في مثل مساحتها من حيث درجة المدنية في مصر.

وخلف القناة في شرق الدلتا يعود القطار تحت تأثير القناة الوليدة إلى خلق مدينة جديدة هي الزقازيق. فالزقازيق مدينة جديدة تماماً لا تظهر في خرائط الحملة الفرنسية ولم يسمع عنها قط قبل محمد علي. وإنما هي بدأت كمعسكر مؤقت للأشغال العمومية وعمال التراحيل القائمين بحفر الترع الصيفية والقناطر الجديدة التي كانت ترتبط بالتحويل حينذاك من الري الحوضي إلى الدائم. ولكنها تلقت دفعة حياتها بعد شق القناة التي نقلت توا مركز الثقل في شبكة النقل الحديدي إلى شرق الدلتا فجعلتها عقديتها الجديدة هذه بوابة الوطن الأم إلى منطقة القنال ورغم هذه الحداثة فقد قفزت الزقازيق بسرعة لتصبح كبرى مدن شرق الدلتا بعد المنصورة، ومدينة مائة ألفية تمثل أهم عقدة مواصلات في

شرق الدلتا الفسيح. ولقد أفادت الزقازيق بعد هذا من مشاريع استصلاح الأراضي في وادي الطميلات. كما كان في قيامها السريع تدهور وتراجع بلبيس المدينة التاريخية القديمة ولم تلبث أن ورثت دورها الموقع. وسنلاحظ هذا الفارق الكبير بين نجاح الزقازيق الحاسم ونمو كفر الزيات البطيء المحدود. هذا في مصر حيث تجمعت أكبر نسبة من مدن النقل العربية الجديدة.

ولكن السكة الحديدية خلقت خارجها في بداية القرن الحالى عقدية جديدة في السودان قفزت عليها مدينة هامة جديدة هي عطبرة. فهذه المدينة نشأت لأول مرة كمجرد مخزن ومستودع وإدارة لأعمال السكة الحديد أثناء إنشاء خط البحر الأحمر ١٨٩٨ - ١٩٢٤، ولكنها بعد أن انتهى الخط لم تلبث أن أصبحت المركز الرئيسى لمخازن وصيانة السكك الحديدية السودانية. وهى لاتزال مدينة نقل أساسا. وكما أدل من بلبيس إلى الزقازيق في مصر، أدل من بربر ذات الدور التاريخى إلى عطبرة بنت السكة الحديدية. وكوستى بالمثل مدينة جديدة تماما خلقها الخط الحديدى على الأبيض عند خير موضع لعبور النهر وإقامة كوبرى عليه. وقد نمت لتصبح عقدة مواصلات حديدية من ناحية ونهرية من ناحية أخرى ولتصبح بذلك المصب التجارى للجنوب السودانى والمجمع الاقتصادى لغرب السودان. وكان هذا جديراً بأن يجعلها من كبريات مدن السودان. حيث تحقق حجما قدره نحو ٢٣ ألفاً، انزوت في ظله المدينة القديمة الدويم.

المدن التجارية

من مدن النقل تنتقل إلى عائلة أخرى تربطها بها علاقة نسب : المدن التجارية. بل قد يعد البعض مدن النقل السابقة فرعا من شجرة المدن التجارية. وأغلب هذه المجموعة موان بحرية لا مدن داخلية. كما سنلاحظ أن الاستعمار لعب دوراً كبيراً في خلقها ونشأتها لأنها في الحقيقة كانت ضرورية لخدمة أغراضه من السيطرة على اقتصاديات مستعمراته. ومنها ما قفز إلى قمة الأحجام، ومنها ما ظل على مقياس متواضع. وكلها ثلاثة تنتشر - بعكس مدن النقل الجديدة - كل واحدة منها في ركن من أركان العالم العربي: بورسودان، الدار البيضاء، القامشلي. وليست أخطر هذه المدن أقدمها بالضرورة. فالدار البيضاء تاريخها الأول غامض ولكنه لا يزيد عن قرية صيد صغيرة ترجع إلى القرن ١٨ على الأكثر ولم تتعد ٧٠٠ نسمة في ١٨٢٠. إلى أن اختارها الاستعمار الفرنسي لتكون قاعدته الاقتصادية في مراكش وذلك رغم أنها لا مرفأ طبيعى لها. إلا أنها الوحيدة على الساحل الأطلسي التي تخلو من ظاهرة الإطماء. وقد قدر للدار البيضاء بعد هذا أن تصبح مدينة شيطانية mushroom city بكل معنى الكلمة فانفجرت في النمو بسرعة العاصفة حتى أصبحت اليوم ٧٠٠ ألف أى ثانية مدن المغرب العربى كله. وميناء مراكش الأولى وورثت في هذا طنجة إلى حد بعيد. وإذا كانت الدار البيضاء عربية الموقع، وفرنسية الصنع، فإنها أمريكية

المظهر، وهى فى النهاية أكبر مدينة خلقها الاستعمار فى أى مكان فى العالم العربى.

أما بورسودان فهى أقدم هذه المجموعة، فقد خلقت خلقا من لا شىء تماما فى ١٩٠٥ لتربث سواكن التى بعد أن كان لها ماض حافل فى ملاحه البحر الأحمر لم يعد مرفأها عميقا بما فيه الكفاية ليستقبل البواخر المحيطة الحديثة لا ولا خالياً من الشعب المرجانية الخطرة. ولهذا هجرت سواكن هجرا وخلقت بورسودان خلقا على مرسى الشيخ برغوت لتصبح مخرج السودان إلى العالم وميناءه الأساسية وإحدى مدنه الكبرى (٤٧٥٠٠). وسلاحظ هنا أنه كما كان خلق الدار البيضاء مقصودا به توجيهها بحريا معينا لمراكش يبعد بها عن الداخل المغربى؛ فكذلك كان خلق بورسودان وتدعيمها مقصودا به التوجيه البحرى الذى يبعد بها عن الداخل النيلى والانحدار المصرى. لم يكن الأمر مجرد خلق مدينة جديدة بل كان كلاهما أداة ورمزا لإعادة توجيه يقلب البلد «بطنا لظهر» حتى يعطى ظهره للوطن الأب الكبير Fatherland . وأخيرا هناك من المدن التجارية الجديدة القامشلى التى ظهرت قرب الحدود السورية التركية فى «جزيرة» بعد الحرب الأولى لتكون قاعدة اقتصادية لسهوبها النامية. والقامشلى أحدث وأصغر المدن التجارية الجديدة فهى اليوم لا تعدو ٢٠ ألفا.

المدن السياسية

ولقد خلقت الوظيفة السياسية أو الإدارية مجموعة من العواصم العربية الجديدة القومية أو المحلية في موجتين إحداهما من أقدم موجات المدن الجديدة، والثانية من أحدثها بالتأكيد. فالى الموجة الأولى تدين الكويت والرياض والخرطوم بنشأتها منذ نحو ١٥٠ عاما. وكما رأينا ارتبط هذا بظروف التكوين السياسى فيما هو بالنسبة للعالم العربى جبهة قيادة حقيقية، كما رأينا كيف أن اثنتين من هذه العواصم ارتبطتا بصورة ما بحوافز مصرية. وكعواصم سياسية، ظلت الكويت والرياض مدنا ضئيلة جدا حتى جاءت دفعة البترول فانصببت فى كل منهما صافى عوائده ورياحه مما قفز بهما إلى أحجامهما الحالية. وهما فى هذا مدن بترول غير مباشرة بقدر ما هما عواصم سياسية: هما باختصار «عواصم بترول». وإذا لم تكن هذه العواصم من كبريات عواصم العرب حاليا، فإنها على الأقل من أهم وأكبر المدن الجديدة العربية.

ويمكن قبل أن تنتقل إلى الموجة الحديثة أن نذكر مدينة صغيرة محلية أنشئت مبكرا نسبيا لتكون قاعدة إدارية هى منشأة صبرى فى مركز قويسنا بمنوفية مصر. فهى مدينة مخططة جديدة لم يرد ذكرها إلا فى تعداد ١٩١٧، وقبله لم توجد. وقد أصبحت فيما بعد - هى وليس مدينة قويسنا القديمة - عاصمة مركز قويسنا، وتفوقت حجما ولكنها لا تزيد فى النهاية عن مدينة قرمية. أما الموجة الحديثة فضئيلة جدا وتختص بها ليبيا الحديثة منذ الاستقلال. فقد بدأت بإنشاء سبها

عاصمة لمقاطعة فزان وذلك من لا شىء إطلاقاً، وهى لا تزيد اليوم عن ٧ آلاف. أما المدينة الثانية فمشروع حتى الآن لم يبدأ منه إلا الحجر الأساسى: البيضاء التى اختيرت لتكون عاصمة جديدة لليبيا. وهى تنشأ هنا فى موضع بكر وكمدينة جديدة تماماً. وعليها أن تنتظر لنرى إلى أى مدى ستجج.

المدن الزراعية

ثمة بعد هذا مجموعة من المدن الجديدة لعلها أقلها وزناً ولكنها لا تخلو من مغزى. هى المدن الزراعية التى يمكن أن نحصر منها ثلاثاً: بوفاريك فى الجزائر وانفيدافيل (النفيسة) فى تونس وكوم أمبو فى مصر. فالأوليان هما نموذج للمدن الاستعمارية الزراعية التى خلقها الاستعمار السكتى الفرنسى فى المغرب. فكلاهما يرتبط أساساً بعملية نزع الملكية الوطنية وطرد الوطنيين ووضع يد «المعمرين» colons من أبناء المتروبول. وكلاهما يقوم فى أجود وأخصب رقع زراعية بوفاريك فى سهل متيجة قلب «التل» الجزائرى، وانفيدا «النفيسة» على رأس «الساحل» التونسى على خليج الحمامات. وكلاهما المركز المدنى المخطط - على النمط الهندسى والعمارة الأجنبية - لحقل زراعى أو بالأحرى لحديقة كروم: كلاهما من مدن العنب والتبغ أساساً. ولكن من حيث الحجم لم تحقق أى منهما عدداً كبيراً فلا تزيد بوفاريك مثلاً عن ٢٠ ألفاً، إلا أن أهميتها هى فى كونها نماذج للمدن الاستعمارية.

أما فى كوم أمبو فالصورة مختلفة وترتبط بالاستصلاح الزراعى

على يد شركات كان يسيطر عليها رأس المال الأجنبي ولكن جسم السكان فيها كان وطنياً بحتاً. فكوم امبو مدينة زراعية جديدة خلقت في ظل الاستعمار الاستغلالي لا السكنى كما هو الحال في نموذجي المغرب، والمدينة، التي لم يرد ذكرها في تعداد ١٩٠٧، تظهر فجأة في تعداد ١٩١٧ بعدد قدره ٢٠١٨٥، وهي الآن فوق الـ ٤٠ ألفاً. فأصلها يرتبط باستصلاح واستثمار «شركة وادي كوم امبو» لحوض كوم امبو - دراو وتحويله إلى غابة حقيقية من قصب السكر. ولهذا فإذا كانت بوفاريك وانفيلد «النفيضة» مدن كروم ومعمرين، فإن كوم امبو مدينة قصب «ومدينة شركة». ويجوز لنا هنا ما دمنا نتكلم عن كوم امبو أن نذكر مدينة جديدة جداً، زراعية أيضاً، قامت أخيراً في نفس المنطقة غير بعيد عن كوم امبو لتكون عاصمة اقتصادية مخططة لمجتمع النوبة المهجر نتيجة لإنشاء السد العالي. وبالمثل نذكر المدن الصغيرة جديدة التي يخلقها الإصلاح الزراعي في مديرية التحرير غرب الدلتا في مصر. وربما أمكن أن نضيف إلى القائمة مدينة انشاص التي خلقها استصلاح وادي الطميلات كمدينة فواكه.

مدن التعدين

مدن التعدين الجديدة في العالم العربي قليلة إذا استبعدنا منها عائلة مدن البترول التي يحسن أن تعالج على حدة. ففي المغرب العربي لم يخلق الفوسفات والحديد مدناً جديدة بمعنى الكلمة وإنما نمت بعض الحالات القائمة مثل الونزة وجفصة. وقد كان من أهم أسباب هذا أن

مناجم الحديد وحقول الفوسفات الأطلسية تمتاز بتمركزها وتبعثرها في وحدات عديدة ولكنها ضئيلة مما لم يسمح بقيام مدن ولا موان جديدة خاصة بأى منها (١) ولا يستثنى من ذلك إلا خوريبة في مراكش فقد أنشئت عام ١٩١٣ وبلغ حجمها الآن أكثر من ٥٠ ألفا. وفي مصر كان لموقع المعادن الجبلى الصحراوى إلى جانب ضائقة الإنتاج وتفتته جغرافيا نفس الأثر فلم تزد النتيجة عن معسكرات تعدين مؤقتة لا مدن بالمعنى الصحيح وقد يمكن أن نعد ميناء أبو زنيمة وأم بجمة في سيناء من ثمرات تعدين المنجنيز، كما أن مهد الذهب، في الحجاز ثمرة مبكرة عطبت بعد قليل. ولعل خوريبة لهذا هي أهم وأكبر مدن التعدين غير التولية الجديدة في العالم العربى.

مدن البترول (٢)

لعب البترول فى تشكيل اللاندسكيب الحضارى فى مناطق العالم العربى الصحراوية دورا يناظر دور الماء فى مناطقه الزراعية. فهو حيث يتفجر يخلق نقط السكنى والاستقرار ويبدى مدن التعدين، وحيث يجرى خطوط الحركة والنقل ويبث على طولها الحياة. وتأخذ كل هذه الأشكال العمرانية نمطاً مدنياً أساساً، بينما لا تكاد الزراعة وما لها من ثوابت حضارية تبين فى اللاندسكيب بل إن تتابع السكنى - Sequent Occu-

(1) W. Fitzgerald, Africa, Lond, 1955 .

(2) Longrigg, Oil in the Middle East,

انظر أيضا جمال حمدان . بترول العرب: دراسة فى الجغرافيا البشرية . تحت الطبع.

pace هنا يمثل طفرة تقفز من النقيض إلى النقيض، وترمز ببلاغة إلى عملية الاختزال الحضارى العنيف الذى أحدثه البترول من مضارب الخيام وحلات البوص والطين الى أرقى وأحدث مدن البترول والتعدين دون أن تعرف قرى الزراعة بمعنى الكلمة. أى أن بيئة المدن هنا تظهر بلا أو قبل الريف، وقد «يظهر» الريف بعد المدن حيث يبدأ استصلاح وزراعة بعض رقع مجاورة لتغذية المدينة. ومثل هذا الترتيب العمرانى المعكوس معروف فى كل مناطق الزيادة والتعدين والكشف الجديد (١). بمعنى آخر إنه طفع مدنى لا عضوى ذلك الذى يمجه البترول على صفحة الصحراء. ولهذا فإذا لوحظ ارتفاع نسبة المدنية ارتفاعا شديداً فى هذه المناطق فإن هذا شذوذ مفهوم يفسره البترول. وقد رأينا كيف أن الثورة العمرانية التى حركها البترول فى العالم العربى كانت ثورة مدنية أولاً ثم ثورة سكانية فى المحل الثانى. فإذا أضفنا أن امكانيات استثمار البترول فى الصحراء ترقد فى الصناعة أكثر منها فى الزراعة، تاکدت لدينا الصفة الخاصة للنتائج البشرية للبترول. وإذا كانت أهم مظاهر النشاط البترولى فى المنطقة استهلاكية لا إنتاجية، فإن أهم صناعة خلقها البترول فى الدول العربية خاصة الصحراوية هى «صناعة» المدن. هكذا إذن يصبح الأثر الرئيسى للبترول على اللاندسكيب مقصوراً على شبكة من مدن البترول منسوجة فى شبكة من

(1) Maurice le Lannou, Le Geog. Humaine Paris, 1949, P 178.

الطرق تعد بدورها من «مشتقات» البترول - طرق الأسفلت، وذلك دون وراء سكاني قاعدى. ولهذا تبدو تلك المدن قائمة فى فراغ عمرانى كالمدين «المسلات» لا كالمدين «الأهرام» التى تتدرج من فرشاة matrix سكانية كثيفة.

وعدا تأثيره على المدن القديمة القائمة، فالمدن الجديدة التى خلقها البترول، وهى أكثر حدوثا فى المناطق الصحراوية البحتة التى لم تكن معمورة تقريبا كالحسا فى السعودية وساحل البحر الأحمر فى مصر واقليم سيرتيكا فى ليبيا، تقع فى فئات ثلاث هى مدن الحقول، ومدن المحطات، وموانى البترول. فأما مدن الحقول، فإلى جانب «واحات الماء» قد أضاف البترول عدداً من «واحات الزيت» التى تعلوها أبراج البترول derericks كما تظلل أجام النخيل وواحات الماء، حتى لتبدو كأنها غابات الصحراء الجديدة. وتتحول هذه الواحات البترولية بالضرورة إلى مدينة - «مدينة عمال» على الأقل تضم المساكن ومزرعة الصهاريج thnk farm ومن الأمثلة مدينة الأحمدى التى أنشئت فى ١٩٤٦ وبلغت فى ١٩٦٠ نحو ٧ آلاف وهى الآن ٨٣٠٠ نسمة وتعد المركز الإدارى لشركة الكويت. والمقوع مدينة أخرى من مدن الحقول. وكذلك الدخان فى قطر، وعوالى فى البحرين وقد بدأت تتجرثم منذ ١٩٢٨. وفى السعودية نجد أبقين وعين دار، بينما نشأت حديثاً مدينة جديدة فى منتصف حقل الغوار العظيم هى العضيلية لتكون مركزاً صناعياً وسكنياً. وثمة النعيرية وثقبة ورحيمة وكلها مدن سكنية صغيرة جديدة تنتثر بين حقول

الحسا، والزبير الجديدة قرب البصرة مدينة من مدن الحقول خلقها البترول أخيراً. وقد تقع مدن الحقول على السواحل مباشرة فتكون أيضاً من موانئ البترول كما فى الفردقة ورأس غارب وبقية مراكز البترول حول خليج السويس. ومن الواضح أن هذه المجموعة تحقق عادة أكبر الأحجام بين المدن الجديدة، ولكنها تتفاوت بشدة فيما بينها بحسب أهمية الحقل، ومع ذلك فهى بعامه مدن قزمية شأن أغلب مدن التعدين. أما مواقعها فتتحدد بمواقع الحقول أى بالجيولوجيا، ولذا فهى من «المواقع الموضع».

أما مدن المحطات فحين يخرج البترول من واحتة تؤلف الأنابيب هيدرولوجية الزيت وتناظر الأنهار ولكنها مغطاة. وهى لهذا لا تصبح مجرد خط خامد من الصلب مدفون فى الرمال، بل تثبت الحياة على طولها. فالأنبوب يتحرك فيتحرك معه الطريق وخطوط المواصلات، لأن القاعدة هى أن طرق السيارات الجديدة وخطوط التليفون والتلغراف تمتد عادة على جانبي الأنبوب. ثم ينقط الأنبوب محطات المضخات التى لا تلبث أن تتحول إلى واحات جديدة فى قلب الصحراء تدق فيها آبار الماء وتتدفق عليها جماعات الرحل وتنشأ فيها مدينة كاملة من مساكن العمال والمكاتب والمكتبات والأندية وسائر المرافق الضرورية. ويدهى أن مواقع مدن المحطات يحددها مسار الأنبوب وعامل التباعد المعقول على طول، ولذا فهى من مدن المراحل Villes etapes بالضرورة، وهى بالطبع لا تحقق أحجاماً كبيرة ولا تزيد عن بضع مئات فى الغالب. وتشمل هذه

المجموعة سلسلة محطات أنابيب العراق والتابلاين.

أما موانئ البترول فلا بد على نهايات الأنابيب من أن تنشأ مدينة ميناء إذا لم تكن قائمة من قبل. وإذا لم يكن هناك خليج طبيعي لزم إعداده اصطناعيا وتعميقه وتطهير مدخله. ثم تتركز أجهزة الشحن والأرصفة ونهايات الأنابيب المائية ومزارع الصحاريج وكذلك المصافي، ثم تتجاذب حولها المرافق الضرورية ومنشآت الخدمات. من الأمثلة رأس تنورة في السعودية. وفي الكويت خلق التصدير ميناء مؤقتة في الفحيحل في ١٩٤٦، إلى أن أنشئت الميناء الدائمة على نهاية الأنابيب وهي ميناء الأحمدى في ١٩٤٩ التي أصبحت ميناء البترول الرئيسية في الكويت بل أصبحت أعظم موانئ تصدير البترول في العالم. وفي السنين الأخيرة ظهرت ميناء عبد الله في الكويت أيضا، كما ظهرت في المحايطة ميناء سعود. وهناك كذلك أم سعيد في قطر، ومرسى البريجة ورأس السدرة في ليبيا، وكلها من موانئ نهايات الأنابيب الجديدة تماما. وسيلاحظ أن أحجام هذه الفئة من مدن البترول الجديد تتفاوت كثيراً في أهميتها بحسب حجم نشاط التصدير منها.

هذه هي مدن البترول الجديدة. وهي جديدة أيضا في تركيبها الداخلي، فهي بنت البترول نشأة وتركيباً. فنجدتها في الأعم الأغلب من صنع الشركة - «مدن الشركات Company towns» - أي تحمل طابع الحضارة المدنية الغربية تماما في تخطيطها، فتكون هندسية الخط، شوارعها واسعة، الوحدة السكنية السائدة فيها هي الفيلا العصرية،

وتتعدد فيها طرز العمارة الحديثة بشكل عالمي يجعلها تتنافر فيما بينها ومع الإطار الإقليمي بصورة صارخة. وهنا نلاحظ أن البترول يختلف عن الفحم تماماً فيما خلق من مدن. فمدن البترول عامة مدن جديدة عصرية أنيقة من أحدث طراز، بينما مدن الفحم كالحلة قبيحة متحجرة. وغالباً ما تأخذ مدن البترول الصحراوية العربية شكل الجاردن سيتي بفضل رقع بساتين الخضروات داخلها وحولها، فتبدو كواحات الغرب الأمريكي "a l'americaine" ولهذا كله تبدو أنماطاً منقولة مفروضة غريبة على البيئة، خلقتها الجيولوجيا من أسفل وشكلتها السياسة من أعلى، دون أن تكون على علاقة مع الجغرافيا بين الطرفين. إنها أشبه بين المدن على صفحة اللاندسكيب الحضاري «بالصخور الضالة» على صفحة اللاندسكيب الطبيعي. وكثيراً ما تحاول الشركة - كما تفعل أرامكو - أن تتجنب إنشاء مدن الشركات لتتفادي مشاكلها ومسئولياتها الاجتماعية وروح «الأبوة» التي تسيطر عليها، والعشش التي لا تلبث أن تنمو حولها وتحولها إلى «مدن العشش» - Villes, shan-ty townsbidon - كما حدث في عبادان. ولهذا فهي تشجع عمالها على أن يقيموا مساكنهم لأنفسهم أو على إنشاء قرى توابع جديدة مثل النعيرية وعين دار وثقبة ورحيمة وأبقيق ، أو إنشاء أحياء جديدة في المدن القائمة. إلا أن هذا ليس القاعدة السائدة.

أما من حيث الحجم، فالواقع أن كل مدن البترول الجديدة في العالم العربي قزمية الحجم جداً إذا ما قورنت بالمدن التي خلقها الفحم مثلاً

فى غرب أوربا . ولو جمعت كلها معا فقد لا تزيد عن حجم مدينة إقليمية متوسطة مثل كارديف أو بوخم . والحقيقة أن البترول يعكس الفحم تماما لا يخلق مدنا ضخمة . فالفارق تكتيكيا بين تعدين الفحم والبترول هو أن دور الإنسان فى الأول هو «كالقوارض» بينما دوره فى الثانى هو «كالماصة» ، ولذا فالأول يحتاج إلى قوة عاملة ضخمة لا إلى رأس مال كبير لتعدينه ، بينما يأتى رأس المال فى المحل الأول فى البترول ويتضاعف دور العمل كثيراً . ثم إن صعوبة نقل الفحم الصلب تكاد تلزم بالصناعة محلياً *in situ* ، بينما البترول السائل ينتقل بعيدا ورخيصا كالكهرباء بحيث يمكن للتبعثر . ولهذا فإن هذه المدن البترولية هى مدن تعدين لا مدن صناعة . ويمكننا أخيرا أن نضيف أن مصير هذه المدن رهن بمستقبل خزان الزيت الذى تقوم فوقه ، ولهذا لا يمكن أن ينتظر لها عمر طويل أو مستقر والواقع أن مدن البترول -- ككل بل أكثر من كل مدن التعدين -- أقرب فى نشأتها إلى المدن الشيطانية *mushroom c* . وأقرب فى نهايتها إلى المدن الأشباح *ghost towns* . إنها بين مدن العرب كالشهب والنيازك بين النجوم : ضئيلة الجرم تلسع فجأة وفى ضجة وتخبو مباشرة بلا ضجة . ومن قبل قد أصبحت جمسة مدينة ميتة من المدن الأشباح .

المدن الصناعية

المدن الصناعية بلا تردد أضعف حلقة في سلسلة المدن الجديدة في العالم العربى. ولعل تأخر التصنيع وتواضعه في الجزء الأكبر من المنطقة هو السبب الرئيسى في هذا. ولكن سببا آخر أن الصناعة الحديثة تجمعت في أو حول المدن الكبيرة القائمة من قبل ولم تغامر بعيدا، فلم تخلق لذلك مدنا جديدة إلا في القليل النادر. يضاف ويضاعف من هذا أن البترول حين أتى لم يحدث ثورة صناعية حقيقية: بل ظل صناعة استخراجية وحرفة أولية، ولم يخلق لذلك مدن صناعة وإنما على الأكثر مدن تعدين. ولهذا فنحن نبحث عبثا عن مدن صناعية جديدة تماما في المنطقة. ولا نكاد نجد إلا مثلا واحداً هو كفر الدوار التي كانت قرية أسنة عددها ٨٥٠ حتى ١٨٨٢ وظلت ١٩٨٠ حتى ١٨٩٧. ثم اختيرت مركزا للصناعة النسيجية أثناء الحرب الأخيرة وسجلت في ١٩٤٧ نحو ١١ ألف نسمة نمت بعدها كثيراً. ولا شك في أن كفر الدوار في مصر هي «المحلة الثانية» أو هي بالأحرى «المحلة الصغرى».

مدن الاستعمار

لقد عرضنا حتى الآن للمدن الجديدة على أساس التصنيف الوظيفى. ولكن من الخير لنا أيضا أن نضيف أساسا خاصا هو الاستعمار. وعلى ضوء نوع الاستعمار يمكن أن نلخص مدن الاستعمار في ٣ فئات. فالاستعمار الاستغلالي والاستراتيجى كان أقلها خلقا لمدن

الاستعمار، وحتى المدن الجديدة التي ظهرت في ظله لم يكن دوره فيها أكثر من دور رأس المال أو المخطط ، بينما ظل جسم المدينة والسكان وطنيا. هذا يمكن أن يقال عن بوردو وباريس وعطبرة. أما الاستعمار السكني فكان دوره أخطر، فقد أنشأ عددا أكبر وأضخم من المدن الاستعمارية. ففي مراحل الاستعمار الأولى أنشأ قواعد للإخضاع كما هو الحال في «فورناسيونال» التي أنشأتها فرنسا للإخضاع منطقة القبائل في منتصف القرن التاسع عشر. ثم بعد ذلك وضعت فرنسا في الجزائر مشروعها «للتعمير الرسمي Colo nisation officielle الذي تضمن إنشاء وبناء ٢٠٠ قرية جديدة لتكون جاهزة لاستقبال المعمرين^(١). وكثير من تلك القرى نجح وأصبح مدنا أعطيت أسماء فرنسية مثل Saint - Denis du Sig التي تضم الآن بضعة عشرات من الآلاف، وأهم منها وغير بعيد عنها بيريجو Perregaux التي كانت أوفر نجاحا^(٢). وبالمثل فعل الاستعمار الإيطالي في ليبيا. ومع ذلك فقد ظلت الأغلبية العددية دائما للوطنيين، ثم جاء الاستقلال ومعه «الخروج الأبيض» فصفى المدن الاستعمارية وبدأ يحولها إلى مدن وطنية. تلك قصة الدار البيضاء وبوفاريك وإنقيدا «النقيضة» وخوريبة في المغرب.

(1) W. Fitzgerald, Africa, Lond., 1955.

(2) R. Tinthoin, Un bourg de colonisation en Algérie : Saint - Denis du Sig, C. Rong. Intern. Ge'og. Varsovie, 1934, t.III, p. 98.

أخيراً هناك الاستعمار الصهيوني في فلسطين المحتلة، وهو ليس استعماراً سكنياً بالمعنى المعروف، ولكنه استعمار ديني عنصري سكني، ليس احتلالاً ولكنه إحلال وإذا كانت أنواع الاستعمار الأخرى وباء خطيراً، فهذا سرطان مدمر. هو أخطر استعمار عرفه العالم العربي من كل ناحية - بما فيها المدن. فلقد شوه تماماً صورة المدينة العربية بما خلق من مدن دخيلة جديدة تطورت إما عن قرى قائمة ومستعمرات مثل الخضيرية وبتاح تكفا ورحبوت وريشون لزيون مدينة الخمور، وإما من لا شيء مثل نهاريا وناثانيا التي أسست في ١٩٢٩ وأصبحت الآن مركزاً للصناعة الخفيفة خاصة قطع الماس، ومثل هرتزليا. ولكن تل أبيب هي كبرى تلك المدن الجديدة فقد بدأت كضاحية يهودية ليافا في ١٩٠٩ ثم فاقتها حجماً وابتلعتها وأصبحت الآن ٣٨٠ ألفاً ترتفع إلى ٦١٨ ألفاً إذا اعتبرناها كمجمع مدني^(١). وهي بذلك كبرى مدن الاستعمار الصهيوني الجديدة وثانية مدن الاستعمار عامة في العالم العربي بعد الدار البيضاء. وعدا هذا فإن للصهيونية مشاريع للتخطيط المدني تقوم على التوسع في السكان وفي درجة التمدين تستهدف أن يكون السكان داخل الحدود الحالية ٢٥ مليون على أن يكون نصف مليون منهم فقط سكان ريف والمليونان سكان مدن أي بنسبة ٨٠٪. ثم توزع الخطة مليوناً من هؤلاء المدنيين في مدن صغيرة ومتوسطة تتراوح بين ٢٠٠، ٥٠ ألفاً، بينما يتركز المليون الآخر في المدن الثلاث الكبرى تل أبيب، حيفا،

(1) Amiran, Op. cit.

القدس (١). ومن الواضح أن العرب كما صفوا مدن الاستعمار السكنى
فى المغرب، فإن تصفية مدن الاستعمار الصهيونى هى الآن التحدى
الأكبر للتحرير العربى.

(١) عزة النص . محاضرات عن جغرافية المدن العربية، معهد الدراسات العربية
العالىة ، جامعة الدول العربىة ، القاهرة ، ١٩٥٩ ، ص ٤٥ «بالآلة الكاتبة».

الفصل الخامس

تصنيف وظيفى

يمكن لدراسة التصنيف الوظيفى للمدن أن تتردى أو تتورط فى عدة مزالق علمية. أولها بلا شك ذلك الفرض الضمنى الساذج من أن لكل مدينة وظيفة محددة سائدة «تشتهر» بها. ذلك فرض تبسيطى أكثر من اللازم ؛ لأن الحقيقة أن أغلب المدن متعددة الوظائف، لا لأن «الوظائف تتداعى» قانون جوهري فى ميكانيكية نمو المدن، ولكن أيضا لأن المدينة المنوعة هى الأصل فى فكرة المدينة كخادم إقليمي. وفى العالم العربى يصدق هذا أكثر منه فى منطقة كالأوربا أو الولايات المتحدة. فالمدن العربية المتخصصة حقاً قليلة نسبياً لأن الانقلاب الصناعى لم يبدأ إلا أخيراً وجزئياً. وإذا كانت ثمة طبقة من المدن الحديثة المتخصصة كمدن التعدين والبترول، فسيلاحظ أنه تخصص فى حرف أولية استخراجية، لا فى حرف ثانوية تحويلية. أى أن القلة من مدتنا المتخصصة مدن خامات أكثر منها مدناً صناعية. ثم يتبقى بعد ذلك أغلبية ساحقة من مدن منوعة تتراوح بين الخدمات والتجارة.

الخطر الثانى الذى يهدد التصنيف الوظيفى هو أن ينزلق عن غير وعى إلى دراسة تاريخية، ويفقد القدرة على التمييز بين الأصول الأولى والأوضاع الحالية. فكثيرة هى المدن العربية التى بدأت بأصول وظيفية محددة ومعروفة، ولكنها انقرضت - ربما منذ قرون - من تركيبها الحديث أو المعاصر. فالمنصورة والصالحية والبصرة والكوفة من مدن العرب الحربية لا علاقة لها اليوم بالوظيفة الحربية فى شىء، والرباط الآن لا رباط بينها وبين أصلها الدينى. وبغير تحديد الإطار الزمنى بوضوح يتحول التصنيف الوظيفى فى مثل هذه الحالات إلى نوع غير علمى من «التورية العلمية».

أخيرا ليس يكفى أن نتزع وظيفة ما من المركب الوظيفى للمدينة ونطلقه عليها كسمة تخصصية فقط لأن لها شهرة خاصة أو طبيعة غير شائعة. فمثلا حلوان فى مصر قد تصنف على أساس الشهرة الشائعة على أنها مدينة حمامات من مدن العيون الصحية. وإنها لكذلك - إلى مدى. ولكن هذه الوظيفة لم تعد تمثل فيها إلا جانبا واحدا من جوانب عدة لضاحية سكنية أقرب فى حقيقتها إلى مدن الخدمات العامة أو المدن المنوعة ثم غزتها أو غدتها الصناعة. الفيصل إذن فى تصنيف مدينة ما وظيفيا لا ينبغى أن يكون غير الأساس الإحصائى الدقيق. ولكن لما كان مثل هذا الهدف مستحيل التطبيق على النطاق الكامل للعالم العربى فسنكتفى هنا بالتحليل الوصفى على علته دون الرقمى. وفى حدود هذه التحفظات يمكننا أن نبحث بين مدن العرب عن مدن

تجارة ونقل وصناعة وتعددين، وسياسة، ودفاع ، ودين وصحة، وترفيه إلا أننا لن نعرض هنا للوظيفة السياسية بعد أن عالجت العواصم بالتفصيل علي حدة لأهميتها، كما لن نعرض لمدن البترول حيث أنها كما تدخل في هذا الفصل تدخل تحت باب المدن الجديدة التي قد عقدنا لها فصلا خاصا. ومن المفهوم بعد هذا كله أن المدن المتخصصة بصرامه قلة معدودة، والتنوع هو الأعم الأغلب، ولهذا فقد تدخل المدينة الواحدة تحت أكثر من فئة وظيفية.

الوظيفة التجارية

وفي البدء بها أكثر من منطق، لأنها بالقطع تمثل أقدم أنواع المدن في كل الدنيا بعامة وفي العالم العربي بخاصة. ثم هي بلا جدال أكثر فئات المدن انتشارا وتمثل الفرشة الأساسية matrix في شبكة المدن العربية، وذلك علي كل المستويات ابتداء من مدينة السوق المحلية القاعة القابعة في أحضان الريف العميق حتى المتروبوليس «المدينة الأم» التي تسيطر على إقليم مضطرم برمته . ويفسر هذا موقع العالم العربي الحساس بين عوالم إنتاجية مختلفة، بين المعتدلات والمداريات ، والغربيات والموسميات . هو إذن «ممر تجارى» - «قافلة ثابتة» - في العالم القديم، وحداته هي المدن التجارية المترامية. ولعل هذه الصفة أبرز في المشرق العربي حيث كان الشرق الأوسط ولا يزال هو الشرق الوسيط. ولعلها أبرز وأبرز في الشام بالذات حيث يمكن بسهولة أن نطبق ما قيل عن بريطانيا من أنها «أمة من التجار a - nation of

"shopkeepers" ولكن ينبغي أن ندرك أن في هذا الدور تتداخل الوظيفة التجارية بمعناها المباشر مع وظيفة النقل بمعناها الخاص. وينبغي أن نميز ابتداءً بين المدن التجارية الداخلية والموانئ التجارية.

١ - المدن التجارية. هذه تتفاوت في الحجم والضخامة كما نميز في نوع العملية التجارية التي تقوم عليها. وثمة منها أنواع أساسية ثلاثة متجر الظهير، ومدينة المستودع، ونقطة التجميع^(١). فأما متجر الظهير hinterland emporium فهو الذي يخدم إقليمًا محيطةً بالتصدير منه والاستيراد له معاً. وتتراوح أحجام هذه المدن كثيراً كما تتراوح مجالاتها، ولكن تظل في طبيعتها شيئاً واحداً. ففي أسفل السلم نجد مدن الأسواق التقليدية المتواضعة market towns التي تنتشر في ثنايا الريف، والتي تؤدي إلى مدن الأسواق الإقليمية الكبيرة مثل «بنادر» مصر (التي تقابل boroughs في فرنسا وإنجلترا) والتي تعد غالباً العواصم الإقليمية كشبين الكوم وبنها ودمنهور وبنى سويف.. إلخ ومثل واد مدني في الجزيرة والأبيض والفاشر في غرب السودان ومثل تيهرت والكاف وستيف في المغرب. وأحياناً يدل اسم المدينة على وظيفة المتجر: مثلاً أبو تيج في الصعيد اسم تطور عن تحريف قبلى لكلمة يونانية بمعنى المخزن apotheka وهي نفسها التي أصبحت في الفرنسية boutique وفي الأسبانية بوجا bodega وبعض

(1) Niles Carpenter, Sociology of City Life, Longmans, 1932, pp. 50-3.

من هذه الأسواق ترقد تحت أصول كثير من المدن الأكبر مثل طنطا وأسيوط وأم درمان. وأخيرا علي القمة نجد العواصم الكبرى التي تمثل مدن المتجر العالمي لدولها كالقاهرة والخرطوم ودمشق وبغداد. إلخ. هذا داخل مناطق الاستقرار والسكن ولكن في قلب الصحراء وعلى هوامشها تكثر أيضا الأسواق - أسواق البادية . التي تعد مصححا ضرورياً لأخطاء حياة البداوة والترحل . فيها ينصب فائض الانتاج الرعوى التقليدي ومنها يشتري البدو حاجاتهم الحضارية والتموينية . وكل مدن الفرات في العراق، وكل مدن هامش الشام ابتداء من حلب حتى معان هي من أسواق البادية وموانئ الصحراء. وأغلب الواحات في قلب الصحراء سواء في نجد أو ليبيا أو الجزائر . . إلخ هي في ذاتها مدن أسواق صحراوية. وكلمة السوق نفسها تخرج من صميم حياة البدو فهي المكان الذي إليه «تساق» الماشية. كما أنها تظهر في أسماء كثير من المدن العربية مثل سوق الأربعاء وسوق الخميس في تونس وسوق أهراش في الجزائر وسوق الأربعاء في مراكش.

ثم هناك مدينة المستودع enterpot ، وإذا كانت مدينة المتجر تقوم بوظيفتها داخل الاقليم الواحد intra - regional ، فإن مدينة المستودع همزة وصل بين أقاليم مختلفة inter - regional وذلك لأنها تمتاز بموقع وتنمى من المزايا والتسهيلات ما يجعل التجارة المحيطة تفضل أن تمر بطريق أقصر مباشر خلال مدينة أخرى أقل قيمة. أي أنها تمتاز بنشاط ضخم في الترانزيت والمصارف والشحن والعمليات

المالية.. إلخ . ولهذا فغالبا ما تسود فيها وظيفة الاستيراد أكثر من التصدير، وقد يجعلها هذا تبدو ذات ميزان تجارى خاسر ولكن تعقد العمليات التجارية والمالية غير المنظورة تعوض وزيادة . ومن الصعب أن نجد أمثلة متخصصة لمدن المستودع خارج الموانئ، ولكن كل المدن الكبرى العواصم وأشباه العواصم فى العالم العربى تلعب هذا الدور بالنسبة لدولها أو أقاليمها : فإليها ترد أغلب الطلبات الأجنبية من وسائل الحضارة أو الصناعة وتتولى هى بعد ذلك التوزيع القومى.

أما النوع الثالث فهو نقطة التجميع التى تعد نقيض مدينة المستودع فلا توجد إلا فى المناطق الأقل تنمية وتطوراً وأغلب الإنتاج فيها أولى تصديرى، بينما الحاجات المحلية متواضعة لا تشجع على كثرة الاستيراد. ولهذا فمدن التجميع مدن تصدير أساسا. ويمكننا أن نجد أمثلة لها فى مدن الصمغ العربى فى كردفان ودار فور أمثال بارا والنهود والرهد، وأيضا فى إقليم الجزيرة مثل السوكى وبركات وواد مدنى وغيرها . والمدن الاقليمية الصغرى فى مصر أدخل فى هذه الفئة حيث تعد أساسا نقطا لتجميع وإعداد القطن بالحلج ابتداء من زفتى ويلقاس وتلا إلى طما و أخميم. إلخ. وقديما كان مشروع الرق مثلا «نقطة تجميع» للرقيق. وما مدن هضبة الشطوط القزمية فى الجزائر كلها إلا نقط تجميع للحلفا البرى .

وقد يكون من الخير لنا أن نضيف هنا إلى المدن التجارية مدن النقل كنوع رابع تابع، وذلك لشدة ارتباط النقل بالتجارة. وأغلب مدن التجارة هى مدن نقل بدرجة أو بأخرى، بينما أن مدن النقل البحتة قليلة الحدوث.

ولعل أقدم فئة من مدن النقل فى العالم العربى هى «مدن القوافل» المشهورة التى اتخذت عادة من واحات الصحراء مواطىء لخطاها ومراحل لرحلتها (١). وأغلب خطوط مدن ما عبر الصحراء هى من مدن القوافل، سواء على المحور العرضى فى صحراء العرب، أو على المحور الرأسى فى الصحراء الكبرى؛ بما فى ذلك «موانى الصحراء» على الجانبين حيث تمثل نهاية العقد. ولن نعدد هنا عشرات الأمثلة على جانبى الهلال الخصيب أو الجزيرة العربية أو بين المغرب والسودان، ولكن تدمير والبتراء، ومرزق وغدامس هى من أهم الأمثلة. وقد أحدث النقل البحرى والحديدى الحديث أسراً نقلياً لطرق الصحراء ترك هذه المدن فى زوايا النسيان أو فى طريقها إلى التدهور. وفى مصر كانت أسبوط ميناء صحراوية بقدر ما هى ميناء نهريّة (طريق درب الأربعين). أما النقل الحديث سواء الحديدى أو السيارات فقد خلق مدنه الجديدة أو انتخب مدناً قديمة للنمو. وفى الشام نجد سلسلة من مدن «الوصلات» الحديدية (وأحيانا الجوية) بين جانبى المعمور فى الساحل وهوامش الصحراء: مثل جسر الشغور عقدة المواصلات التاريخية على العاصى بين اللاذقية وحلب، ورياق وصلة السكة الحديدية بين بيروت ودمشق، والد - الرملة وصلة السكة الحديدية بين يافا والقدس. وفى مصر رأينا الزقازيق و«كفر الزيات» من مدن النقل الحديدى الجديدة، بينما الواسطى هى أساساً وصلة السكة الحديد إلى الفيوم. وفى السودان رأينا كيف رج الخط الحديدى التوازنات المدنية القائمة فاستحدث مدناً جديدة وغير القيم القديمة.

(1) M. Rostovtzeff, Caravan Cities, Oxford, 1932.

٢ - الموانى التجارية (١) .: على مدى الأربعة عشر ألفا من الكيلومترات (٢) التى تمثلها سواحل العرب ، تتناثر أكثر من مائة من موانى العرب . إلا أن أغلب هذه الموانى ضئيل لا يكاد «يرعى» إلا الساحل المحلى المباشر ، والقليل منها هو الفعال الذى يظهر فى ميدان التجارة والملاحة الدولية ، والأقل هو الذى يسجل بضعة ملايين من الأطنان من حيث الحركة التجارية . ولكن حمولة الحركة وحدها ليست مقياسا كافيا للأهمية المينائية ، فموانى البترول كما فى الخليج العربى والمعادن فى المغرب مثلا متخمة بالحمولة ولكن قل أن تبلغ من الأهمية أهمية الموانى التجارية كالألكسندرية أو بيروت .. الخ . وليس هناك أساس وحيد لتصنيف الموانى . فهناك أولا مدى الارتباط بالساحل . وبديهي أن ليس هناك ميناء لا ترتبط بدرجة ما بالساحل من حيث هو ساحل أو تعدى وظيفة «ساحلية» ، ومع ذلك فهذه قضية نسبية . وإنه من هذه النسبية يبدأ التصنيف الوظيفى للموانى .

فيمكن كبداية أن نتكلم عن «موانى الموضع» و«موانى الموقع» فالأولى لا تستغل من الساحل إلا موارده المحلية المباشرة كالصيد أو البترول البحر أو البلاجات أما الثانية فتستثمر الموقع وتوظفه فى

(١) راجع فى هذا الموضوع

F . W . Morgan, ports & Harbours, Lond., 1952..

(٢) داود صليبا ، مصطفى الحاج إبراهيم . العالم العربى . دمشق ١٩٥٨ ص ٨ .

التجارة أو النقل . أساس آخر : نوع الساحل . فثمة قطاعات «ميتة»
عمرانيا من الساحل - صحراوية غالبا - ولكن تحتم اعتبارات الموقع أو
التجارة قيام موانئ عليها في بيئة ضد - مدنية : تلك إذن «موانئ
الضرورة» مثل كل موانئ العرب على الأحمر ابتداء من عدن ويورسودان
وجدة حتى القصير والحديدة ورابع .. الخ . وعلى العكس من ذلك في
القطاعات الحية الفعالة من السواحل قد تنتشر الموانئ بلا وظيفة ساحلية
مقنعة فتكون «موانئ الصدفة» . ومن أمثلتها دلس وشرشال في الجزائر
وصور وصيد حاليا وإلى حد ما رشيد ودمياط . الأولى تعاني من
الصعوبات الطبيعية والبشرية من حيث النقل أو التموين أو حتى المياه ،
بينما الثانية تمثل فرصا طبيعية مضيعة . ثم هناك موانئ للبضائع فقط
مثل أغلب موانئ المعادن والبتروك ، وأخرى للركاب والبضائع معا كما
هو الغالب . ثمة بعد هذا التفرقة بين موانئ الاستيراد والتصدير .
فالأخيرة تكثُر في العالم باعتباره منطقة تصدير خامات ونتاج أولى
أساسا ، وخامات معدنية في الصف الأول . وأغلب موانئ البتروك
والمعادن تأتي هنا . أما موانئ الاستيراد فقط فأقل انتشارا في العالم
العربي ، والسائد هو موانئ الاستيراد والتصدير معا بعد هذا تأتي
السلعة الرئيسية كأساس للتصنيف : موانئ بترول ، موانئ فوسفات ،
حديد ، قطن ، حبوب .. الخ . ولكن سيلاحظ أن أغلب هذه التصنيفات
تتداخل كثيرا أو قليلا ، ثم هي تظل جزئية في النهاية . ولعل خير

تصنيف يجمع بينها هو التصنيف الوظيفى النوعى : موانى التجارة ، موانى النقل ، موانى الصناعة ، موانى الصيد . وعلى هذه الرباعية سندير مناقشتنا لتصنيف موانينا ، مع ملاحظة أن أغلب موانينا الكبرى ليست متخصصة بصرامة بل تجمع بين أكثر من وظيفة معا ، ومن ثم قد تظهر الميناء الواحدة فى أكثر من فئة وظيفية . وإذا كان ثمة تخصص فداخلى بالأحواض .

موانى التجارة يقصد بها موانى المتجر emporiump التى تمثل مركبا كاملا من التصدير والاستيراد ، البضائع والمسافرين معا ، وتخدم ظهيرا كبيرا قد يشمل وحدة سياسية كاملة أو أكثر ، وتعد النافذة الحقيقية لها على العالم الخارجى . وطبيعى فى هذه الحالة ألا يكون تخصص سواء بالسلع أو بالعمليات التجارية ، بل تكون الميناء متنوعة جامعة فى نشاطاتها . ويكاد يكون لكل وحدة عربية مينائها الرئيسية التى تحتكر أغلب تجارتها الخارجية . كالدار البيضاء والجزائر وتونس وطرابلس والاسكندرية وبيروت وبورسودان والبصرة .. الخ. ويضاعف من تركيز أهمية هذه الموانى أن التجارة الخارجية البرية لأغلب الدول العربية ضئيلة ، وأن الجبهة المائية لبعضها محدودة كالعراق والسودان . على أن بعض الحالات شبه الداخلية تعدم مثل هذه الميناء المفتاح كالأردن وكسوريا قبل اللاذقية حيث تحاول أن تخلق ميناء مفتاحا اصطناعية تمتص تجارتها الخارجية . وحيث تتراعى الجبهة

البحرية أو تتعدد ، قد يظهر أكثر من ميناء نافذة ، كما فى السعودية بساحليها أو ليبيا بقطاعيها العمرانيين فى طرابلس وبرقة . وقد يؤدى التشتيت الجغرافى الكامن فى طبيعة الساحل إلى المركزية مينائية وتعدد فى الموانى النوافذ كما فى الجزائر حيث تساهم وهران وبونة مساهمة غير عادية فى التجارة الخارجية بجانب ميناء الجزائر ، وعلى هذه الأسس مجتمعة يتحدد مدى احتكار ميناء التجارة . وهنا تقع الدار البيضاء وتونس والأسكندرية وبيروت وبورسودان فى مجموعة الموانى الطاغية التى تحتكر أكثر من ٨٠٪ من كل التجارة الخارجية ^(١) . أما الجزائر وطرابلس وبنغازى وجدة فأدخل فى باب الموانى المعتدلة أو الضعيفة .

موانى النقل . عائلة وحدها ، ليس للميناء فيها تجارة أو إنتاج فى ذاته ، ولكنها همزة وصل بصورة أو أخرى على طريق ملاحى طويل مهم كشرىان العالم العربى البحرى . وكثيرا ماترتبط هذه الموانى بالاستعمار البحرى فى صورة ما . فيحتفظ بها تحت سيطرته ليضمن مواطنى أقدام ومحطات على شرايينه الملاحية ولهذا فليس من الصدفة أن تتحول أحيانا إلى «موانى مقطوعة» أى من زوعة سياسيا من ظهيرها الطبيعى كجيوب أو أسافين لا قوام جغرافى لها ولكنها أقرب إلى «الموانى المفتوحة» الحرة التى تتعدى فيها التسهيلات الاقتصادية

(1) Fitzgerald, Africa.

والحرية المالية حدود السلامة القومية وقد تصل إلى حدود العلميات
اللاأخلاقية اقتصاديا ويشريا كالتهريب والتزييف والجاسوسية والدعارة
.. الخ . وبطبيعة الحال ليس من الضروري أن تتبدى كل هذه الملامح فى
كل حالة ، ولكن طنجة وعدن وربما بيروت - كانت أو كادت - أمثلة
صارخة فى العالم العربى . ولهذه العائلة فروع ثلاثة : موانى التموين ،
والتوصيل ، والمستودعات .

فأما موانى التموين Ports of call فرغم صعوبة تعريفها أو إمكان
قيامها وحدها ، فهى تلك التى تلعب فيها خدمة الملاحة العابرة من تموين
بالمياه العذبة والغذاء الطازج والوقود أو المحروقات الدور الرئيسى فى
كيانها الوظيفى . والعالم العربى بموقعه الاستراتيجى على مفرق أو
مجمع العالم القديم ، جدير بأن يؤدى هذه الوظيفة فى أكثر من نقطة
وعلى أكثر من ناصية فيه . وكل من طنجة وتونس وبيروت وعدن تلعب
هذا الدور ضمن وظائفها ، ولكنه فى بورسعيد بالذات يرتفع إلى الدور
الأساسى . فبورسعيد كميناء من خلق القناة وكنقطة انقطاع فيزيولوجى
فى الحركة ليست إلا محطة بحرية أساسا على طريق طويل شاق
تسترد فيها الحركة أنفاسها وتعيد الامتياز revictualing بالماء والغذاء
والوقود بما يكفيها حتى عدن - وإن كانت تستطيع أن تلتقط بعض
المياه العذبة بعد السويس فى بورسودان . وقد كان التموين بالوقود
يعنى حتى الحرب الأخيرة الفحم bunkering ، ولكن منذ ثورة البترول

ومصفاة عدن والسويس تحول التفحيم إلى تزييت . وبعد أن كانت بورسعيد تستورد الفحم من أوروبا لهذا الغرض يأتيها البترول الآن من أنبوب السويس ، وبالمثل يعمل مصفى عدن على خام الكويت .

أما موانى التوصيل transshipment فيمكن أيضا أن نسميها موانى الترانزيت ، لأنها هي التى تقوم بنقل السلع من مصادر مختلفة لا لتستهلكها هي ولكن لحساب موانى أصغر مجاورة لا يمكن أن تنتهى إليها السفن لضالة أهميتها . وهذا معناه غالبا موانى استيراد أكثر منها موانى تصدير . فمثلا السلع التى ستنتهى إلى موانى مراكش (المغرب) تأتى أولا إلى جبل طارق أو طنجة ثم منهما تأخذها السفن الصغيرة إلى الموانى المحلية المختلفة . وكذلك تفعل تونس . وأخشاب الأثاث اللازمة لدمياط مثلا تأتى أولا إلى الإسكندرية ثم منها تأخذها سفن صغيرة إلى دمياط . وبيروت تعمل بالمثل بالنسبة لساحل الشام وأكثر من ذلك بالنسبة لظهير الشام فى الأردن والعراق والجزيرة العربية حتى إيران . والواقع أن بيروت أهم مثال لموانى التوصيل أو الترانزيت فى العالم العربى ، بل إن هذه العملية هي عصب حياة المدينة. وإذا كان قد قيل إن كوبرى لندن «هو نواة لندن ولبها» (١) فإن ميناء بيروت ليس نواة ولبها فحسب بل ولبنان كله كذلك . وتعد عدن كذلك ميناء توصيل لكل موانى الجنوب العربى والقرن الأفريقى ، بينما

(1) H . J . Mackinder, Britain & British Seas, p . 204..

كانت البحرين تلعب نفس الدور بالنسبة لساحل الحسا السعودى فى بداية تنمية هذا الساحل وقبل أن يستكمل موانيه الخاصة .

أخيرا موانى المستودع . entrepot هى كموانى التوصيل ولكن أكثر تعقيداً وتنظيماً . فتستورد السلع لحسابها ثم تعيد بيعها كتجارة مستقلة بعد أن تشكلها قليلا أو تصنعها أو تصنفها ، وهى بهذا شكل من موانى الترانزيت . والأغلب أن نفس موانى التوصيل هى أيضا موانى مستودع .

موانى الصناعة ^(١) . أما عن الصناعة ، فليس فى العالم العربى «موانى صناعية» ولكن «صناعات موانى» . وهذا جزء من حقيقة أوسع وهى أن ليس لدينا «مدن صناعية» وإنما «صناعات مدن» . ودرجة التطور الصناعى هى المسئولة عن هذا . إلا أن الموانى كمصب للخامات أو نصف المصنوعات أو الوقود من الداخل أو الخارج تجد نفسها فى موقف يؤهلها لكثير من الصناعات ، لاسيما منها ما يسمى صناعات الموانى ، وهى أساسا صناعات بسيطة وعامة تعتمد على قدر من تصنيع وتنقية الخامات والمواد الغذائية المستوردة . وبعض السلع تحتم تصنيعا مينائيا ، والبعض الآخر يمكن أن يتم قبل الميناء . فمن حيث الصادرات كانت صناعة كبس القطن بعد حلجه وقبل تصديره حkra مطلقا للاسكندرية منذ البداية . أما عصر نبيذ الكروم فليس بالضرورة صناعة مينائية فى الجزائر . أما على الواردات فطحن الغلال الواردة

(١) حمدان . جغرافية المدن . ص ٢٧٦ - ٢٧٨ .

إلى دقيق صناعة مينائية فى الاسكندرية. وبالمثل فى السجائر والشكولاته التى ترد خامتها من الخارج ، نجدها مركزة فى الاسكندرية . ومع بدء صناعة تجميع أجزاء السيارات فى بعض البلاد العربية كانت الموانى بطبيعة الحال هى المكان الطبيعى لها : كبيروت والاسكندرية ومع بداية صناعة السفن أخيراً كان طبيعياً أن تلعب بورسعيد دورها . هذا عدا أن صناعة السفن الصغيرة منتشرة من قبل فى أكثر موانى العرب خاصة فى الخليج وعدن (dhows) . وبالمثل صناعات حفظ الأسماك والسردين ... إلخ خاصة فى موانى مراكش الأطلسية وطرابلس والآن فى دمياط وبورسعيد فى مصر . أما تكرير البترول سواء من إنتاج محلى أو بالاستيراد فهو صناعة مينائية جداً بالطبع ، بل صناعة أرصفة مباشرة dockside industry - على الأقل لأن جزءاً كبيراً من الإنتاج يوزع كوقود لناقلات الزيت الخام أو السفن الملاحية العابرة ... ولهذا فكل مصافى العرب ، وعددها الآن نحواً من ٢٥ مينائية .

موانى الصيد . أغلب الموانى تمارس قدراً من الصيد بطبيعة الحال. ولكن موانى الصيد الحقيقية فى العالم العربى قليلة، ولعل خير قطاعات نبحث عنها فيها هى جبهة مراكش الأطلسية حيث يفسر التقاء التيار البحرى الدافئ بالبارد مصايد الأسماك المهمة ، وتعد بذلك النهاية الجنوبية لمصايد غرب أوربا الكبرى . وهناك تعد أسفى Safi خاصة ميناء صيد أساسية للحوت والسردين تعمل فى تصنيعها وتعليبها

للتصدير . وفى موانئ ليبيا المهمة يلعب الصيد دوراً لا بأس به . وبالمثل فى مصر . لكن موانئ الجنوب العربى كالشحر والمكلا وكمسقط وموانئ ساحل المعاهدات أقرب من غيرها إلى فكرة ميناء الصيد لفقر ظهيرها الداخلى وضرورة الاعتماد على البحر كثيراً .

الوظيفة الحربية

من السهل أن نجد الوظيفة الحربية عنصراً فى كيان مئات من المدن العربية وأن نجد عشرات من المدن الحربية الخالصة أو من حيث النشأة - وذلك إذا قصدنا للجغرافيا التاريخية . ولكننا حين نصل إلى الفترة الحديثة فلن نجد إلا شبحاً للوظيفة الحربية فى عدة مدن فى أجزاء معينة من العالم العربى ، أما المدن الحربية الحقة فلن تجد منها إلا بضعة معدودة . إن الوظيفة الحربية اليوم هى بالقطع أقل وظائف المدن أهمية فى العالم العربى كما فى كل العالم - تماماً بعكس ما كانت عليه فى الماضى ولنفرق منذ البداية بين المدن الحربية والموانئ الحربية .

المدن الحربية . من الصعب أن نجد مدينة حربية كاملة فى العالم العربى اليوم وإنما يوجد الطابع الحربى أو العنصر الحربى بدرجة أو بأخرى . فتمة أولا المناطق الصحراوية والجبلية المتخلفة التى امتدت فيها حياة العصور الوسطى بقبليتها وعشائرها حتى قلب الفترة الحديثة ككل هوامش الصحراء فى أفريقيا العربية والجزيرة العربية واليمن . وفى الصحراء «The land of insolence» كل مدينة ، واحة أو قرية ،

هى قلعة محصنة بالضرورة ضد غارات «وغزوات razzia» البدو . ولذا فكلها مسورة بالحائط التقليدى البوابات وربما بالبروج . كذا كل مدن نجد واليمن والحجاز ووحدات مصر الغربية والمغرب بعامة . وقد يدل الاسم على الصفة الحربية «القصر» فى واحاتنا كقصر الفرافرة وقصر الداخلة ، «والقصور» ksour الشهيرة فى المغرب ، أو القلعة كقلعة المدورة على الحدود بين الأردن والسعودية ، El - Golea فى صحراء الجزائر ، أو البرج كبرج العرب ... إلخ . وكذلك «القصبة» kasbah الشهيرة فى كل المغرب . وقد أضاف الاستعمار الفرنسى فى المغرب عددا من النقاط العسكرية «وجراثيم» مدن حربية إما فى المناطق المأهولة المقاتلة لتكون قاعدة outpost للإخضاع والتوغل مثل فورناسيونال فى Fort National فى منتصف القرن الماضى^(١) ، وإما فى مناطق الصحراء لتكون قواعد لعملية pacification مثل فور فلاترز فور Flatters ماكما هو فور لالمان F.Lallemand .

ثم يلى هذا طبقة أخرى من الوظيفة الحربية هى مدن الحدود الاستراتيجية الحرجة . ففى مثل هذه القطاعات تأخذ المدن طابعا عسكريا وتتحول إلى مدن معسكرات وقد تخضع حتى للحكم العسكرى . وحدودنا فى سيناء واضحة حيث رفع أقرب شىء إلى المدينة العسكرية، وقد أضيفت غزة إلى القائمة منذ الصهيونية وأغلب النقاط

(1) Chabot. Les Villes. p. 24..

المدنية فى سيناء كالتتلا والقصيمة ... إلخ هى معسكرات حربية أساساً .. والمستعمرات الصهيونية فى فلسطين المحتلة (الكيبوتز kib-butz) - كحلات عدوانية دموية - صفة حربية مخططة عن قصد لتكون كل وحدة منها خلية سكنية إنتاجية حربية كاملة فى حالة الخطر . بينما يمكن أن نعد كل «القرى الأمامية» فى الضفة الغربية من الأردن ذات طابع حربي بالضرورة الآن. وعلى حدود العرب - تركيا ، ابتداء من زاخو حتى راجو ، سلسلة كاملة من مدن الحدود ومخافر الدفاع . وقد رأينا على حدود الأردن - السعودية المتنازعة قلعة المدورة مدينة مخفر . وعلى حدود مصر - ليبيا أقام الاستعمار مدن القواعد العسكرية مثل فورت كابورترزو بقصد واضح : أن تكون رأس حربة لغزو مصر . وعلى حدود السودان - الحبشة المضطربة سلسلة من المدن البيدمونتية المحصنة والنقط العسكرية . كالقلايات والرصيرص وفازوغلى ، ولكن كسلا أشهرها وقد بدأت أساساً كقاعدة حامية عسكرية فى القرن الماضى. أخيراً فى داخل المناطق المعمورة من البلاد العربية تنحصر الصفة الحربية فى أحياء عسكرية معينة من المدن الكبرى كالعواصم أو فى معسكرات حولها كما فى القاهرة والاسكندرية ، وفى قطنة والقابون وبوما حول دمشق ، والرمادى وجلولاء قرب بغداد . هذا بينما منقباد فى قلب الصعيد مدينة معسكرات كاملة .

الموانى الحربية : قليلة هى جدا فى منطقة تعد قوة بر أساسا . ثم

هى ترتبط أساسا بالاستعمار البحرى الذى سيطر على المنطقة . بل أن بعضا منها كان السبب المباشر أو الكامن خلف قدوم الاستعمار ، ولازال السبب المباشر أو الكامن خلف تشبته . فعدن أول وأطول ماخبر الاستعمار فى العالم العربى وذلك لقاعدته البحرية الحاسمة فى حدود مجال ضخيم يمتد من الهند حتى مدغشقر . وفى وهران كانت المرسى الكبير من أكبر الموانى الحربية لفرنسا تقابل طولون على الساحل الفرنسى . بينما كانت بنزرت هى المغناطيس الحقيقى للاستعمار الفرنسى فى تونس كما أعلن رئيس وزرائها إذ ذاك ولعل بنزرت هى المثال الوحيد فى العالم العربى على ميناء حربية كاملة تامة فى ذاتها كمدينة وليست مجرد جزء من مدينة . والسبب فى ذلك بحيرتها العميقة التى تطوقها الجبال ، وتحولت المدينة فى حماها إلى ترسانة بحرية ضخمة . ومما له مغزاه أن الاستعمار الفرنسى بعد أن أرغم على الخروج تشبث أساساً بكل من المرسى الكبير وبنزرت لمدة (١٥) سنة ولكنه أخرج من الأخيرة قبلها، ثم فى مصر كانت السويس هدف الاستعمار البحرى البريطانى فى البداية وتكأته بعد ذلك وموضع استماتته فى النهاية . فهنا ظهرت عدة موانى حربية موزعة بين بورسعيد والسويس عبر الاسماعيلية وفايد ، تؤلف فى مجموعها ترسانة بحرية كبرى تدعمها على الأرض الأم عدة مدن معسكرات حربية كالتل الكبير والقصاصين .

ومع تصفية الاستعمار السياسى وعودة هذه الموانى البحرية إلى العرب ، ظهر مع «الاستعمار الاقتصاى» أو «الاستعمار الجديد» نوع جديد من الموانى الحربية يرتبط بالقواعد الجوية «المستأجرة» كالظهران فى السعودية وهويلس فى طرابلس والقنيطرة فى المغرب ، وكل منها يوصف بأنه «مدينة داخل المدينة» على أن من الواضح فى كل هذا أن الدور المدنى لهذه الموانى محدود ، فهى إذن لم تكن أكثر من حى فى مدينة ، فهى لاتقيم إلا مدينة قزمية ضئيلة ، وفى الحالىن لاتمتاز بالاستقرار فى السكان أو الاتزان فى الكيان .

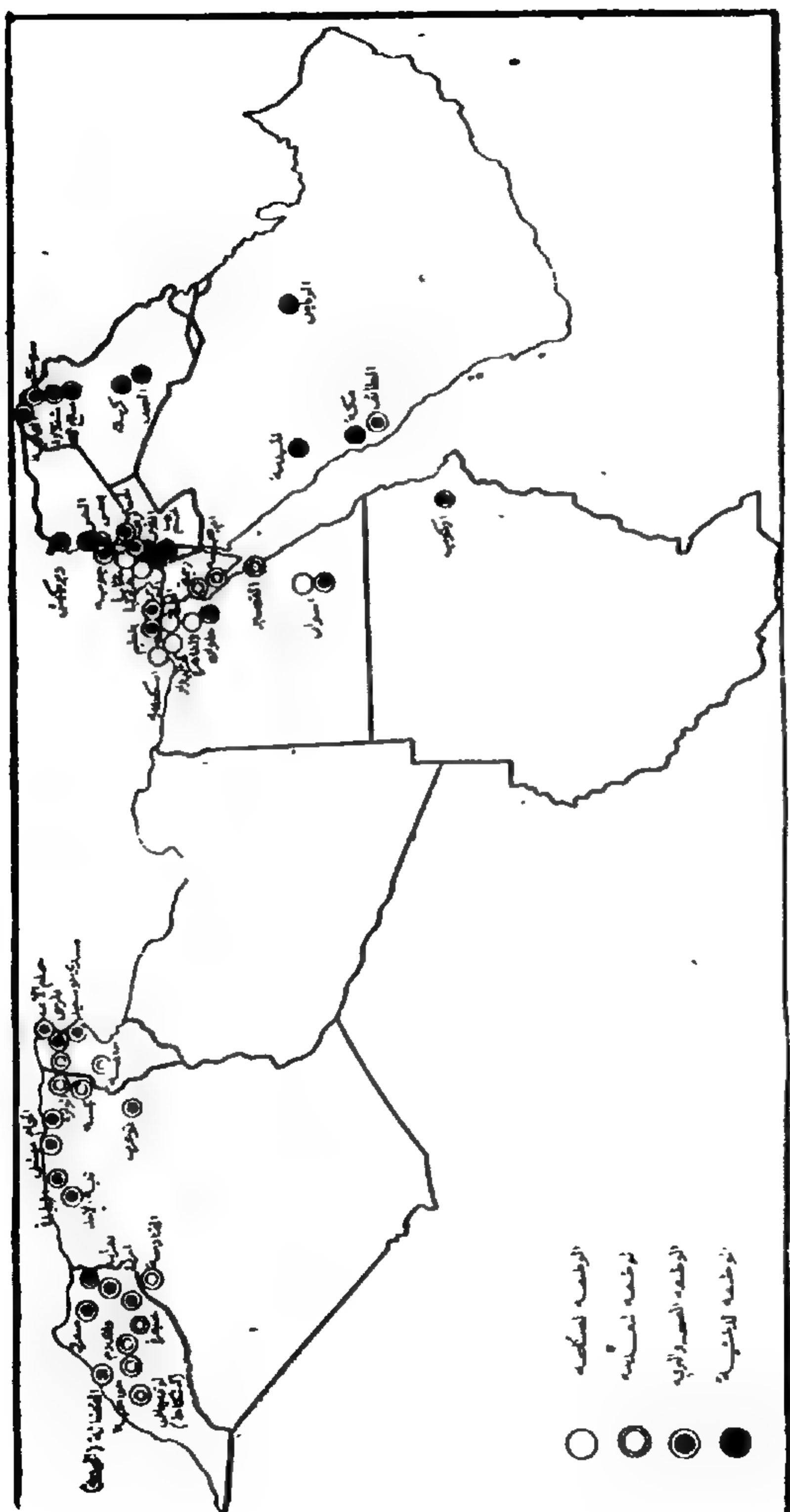
الوظيفة الدينية (١)

وهل فى غير أرض الرسالات الثلاث يمكن أن تكون المدينة مدينة للدين فى أوضح صورة وأكملها ؟ فى العالم العربى ربما أكثر منه فى أى منطقة أخرى ، كان الشيوخ والأنبياء ، وليس فقط الملوك والحكام ، من زرعة المدن . خلقت الوظيفة الحربية مثلاً أضعاف ما خلق الدين من مدن ، ولكن بينما تحولت الأولى إلى وظائف آخر أو تدهورت ضمن الدين لمدنه القليلة الخلود . فكانت الأولى من المدن البائدة ، والثانية ضمن المدن الخالدة ، وبطبيعة الحال فإن مدن الدين فى أعلى مراتبها سقفا حيميا محدودا ، وربما لا تضم المدن الدينية العربية

(١) راجع فى هذا : حمدان . جغرافية المدن ص ٢٢٦ - ٢٢٤ .
P. Deffontaines, Geog. et Religion, Paris 1948, : chabot, op
cit: Bergei, loc. cit .

اليوم فى مجموعها أكثر من مليون من السكان . ولكن لها من الناحية الأخرى أهميتها الخاصة التى التى تعطىها دورا أكبر من مجرد حجمها . وكم ينبع للديانات الثلاث كان طبيعيا أن تتمثل كل أنواع المدن الدينية فى العالم العربى : فثمة مدن الحكم الدينى ، والمدن التذكارية ، ومدن الأضرحة ، ومدن الزوايا والأديرة ، ومدن الحج .

ولعل أبرز أمثلة مدن الحكم الدينى المعاصرة فى أى مكان فى العالم الرياض التى أنشأتها الوهابية حتى إذا نجحت سياسيا أصبحت هى العاصمة الدينية فى دولة تقع فيها مكة والمدينة، ومن هنا كانت هذه المتناقضة . والأصح أن يقال إنها عاصمة ملكية من مدن القصور والبلاط Residenzstadt تحولت أخيرا إلى عاصمة من عواصم البترول . وهذا وحده الذى يمكن أن يفسر حجمها الحالى (١٥٠ ألفا) . أما المدن التذكارية memorial والرمزية symbolic فتذكر يرمز إلى دور دينى هام مثل مدن فلسطين منزل المسيحية القدس وبيت لحم والناصرية، وثلاثتها تؤلف الدائرة التى رسمتها حياة المسيح وهى تدخل أيضا فى باب مدن الحج . ومثلها الخليل أو خليل الرحمن (حبرون) مولد إبراهيم . ولعل الصفة التذكارية أقرب إلى الواقع فى حالة القيروان وفاس حيث كانت كل منهما «مكة الغرب» ولعبت دورا دينيا هاما فى حياة المغرب . أما مدن الأضرحة shrine cities فواسعة الانتشار فى العالم العربى ولكنها براعم مدن على الأكثر أو جراثيم مدن . فنواتها قبر شيخ



شكل ٦ - بعض وظائف المدن العربية

لايلبث أن ينجذب إليه الناس فتقوم المدينة . ومن الأمثلة الهامة سلسلة المدن الصغيرة الساحلية على حدود مصر الغربية التى تكونت حول مدافن بعض الأولياء والشيوخ الذين ماتوا فى طريقهم من المغرب إلى الحج - مثل سيدى برانى وسيدى منصور قرب صفاقس . وربما أمكن اعتبار طنطا من مدن الأضرحة كما هى من مدن الحج . على أن أهم وأخطر مدن الأضرحة العربية هى بلا شك النجف الأشرف وكربلاء والكاظمية فى العراق حيث مدافن على والحسين والعباس والإمام الكاظم وكذلك سامرا حيث مدفن على الهادى والحسن العسكرى . وكلها من مدن الحج الهامة .

أما مدن الزوايا ، ويقابلها فى المسيحية مدن الأديرة ، فتتمثل بنوعيتها فى العالم العربى . والأصل فيها شيخ أو راهب ينشد العزلة للتعبد والتصوف بعيدا عن زحمة الحياة فى خلوة أو صومعة فى الصحراء أو الجبل ولكن لايلبث الأتباع والمريدون أن يتبعوه ويتكاثفوا حوله فى نواة ما تلبث أن تصبح مدينة فى بيئة أبعد ما تكون عن حياة المدن ولعل زاوايا السنوسية فى الجغبوب وسيوة والكفرة أوضح أمثلة مدن الزوايا . ومثلها مدن الرباط فى المغرب والمحرس فى تونس ، ولو أنها الآن لا تمثل مدنا دينية حقيقية . أما مدن الأديرة فلدينا منها على أطراف مصر المتطرفة فى عزلة الصحراء أو الجبل : أديرة وادى النظرون وسانت كاترين حيث لاتزيد الحلة الدينية عن جرثومة مدن .

وفى الشام كذلك عدد من مدن الأديرة الصغيرة المبعثرة فى الجبل مثل جبل سمعان أو جبل لبنان .

أما مدن الحج فهى بلاشك أهم فئات المدن الدينية وأبعدها خطرا ، وإن كانت أقلها عددا . والحج فى العالم العربى ظاهرة واسعة النطاق . ولكنها لاتخلق دائما وبالضرورة مدنا . فالجغوب مثلا ليست مدينة حج هامة . ولكن الأغلب أن الحج يخلق مدنه . ومنه تيارات ضخمة حقا . فإلى مكة يحج نحو ٣٠٠ ألف سنويا ، ومثلها بالطبع إلى المدينة . والقدس وتوابعها تستقبل أيضا طوفانا كبيرا فى عيد الميلاد من كل البلاد . والنجف وكربلاء هما مكة ومدينة ثانيتان للشيعة ، وقد قدر أن طنطا - مكة مصر - تستقبل سنويا فى الوقت الحالى نحو ربع مليون نسمة فى أسبوع المولد . فالحج إذن ينتظم حركات سكانية ضخمة ، ولا تتناسب ضخامة التيار عكسيا مع المسافة بالضرورة ، بل أحيانا العكس : فمن تحليل أرقام مكة يتضح أن أبعد الجهات هى أكثرها إرسالا ، فأكثر الحجاج إلى مكة من طرفى العالم الإسلامى جاوة والسودان الغربى . وإذا كانت هذه التيارات تمثل طوفانات من السكان العابرين *pop flottante* فإن أحجامها الدائمة أقل من ذلك عادة . فمكة ١٥٠ ألفا والمدينة ٦٠ ألفا ، بينما النجف ٨٩ ألفا وكربلاء ٦١ ألفا . ولعل القدس هى كبرى مدن الحج والمدن الدينية عامة فى العالم العربى حيث تبلغ فى مجموعها نحو ربع المليون ، ولكن لا ننس

فى كل هذا أن النواة الدينية تجذب حولها وظائف أخرى كالتجارة والخدمات حتى لتكاد تصبح الوظيفة الدينية هامشية كما فى طنطا حيث لايمكن أن تعد مدينة دينية بالمعنى الصحيح . وقد تتحول المدينة الدينية إلى سياسية كالقدس مما يفسر تضخم السكان .

وعدا اللاندسكيب الدينى الطاغى الذى يميز مدن الحج والذى يجعل منها غابات حقيقية من المساجد والزوايا ، فإنها تمتاز بأن نسبة كبيرة من السكان المقيمين من رجال الدين . وغالبا ما يكون التركيب الجنسى أو القومى عالميا سواء فى السكان العابرين أو الدائمين كما فى مكة حيث يقدر أن غير العرب الذين استقروا من هنود وجاويين وزنوج وصوماليين وسودانيين أكثر من العرب . وبالمثل القدس . وقد يخلق هذا أحيانا أسافين قومية مثل النجف وكربلاء التى هى إلى حد بعيد جيوب فارسية فى المحيط العراقى السنى ، وكان يدخلهما سنويا نحو ١٠ آلاف طالب دينى إیرانى وقد يكون السكان من دين واحد أو أكثر . فالقدس ملتقى الأديان الثلاثة ، أما الأراضى المقدسة مكة والمدينة فمحرومة على غير المسلمين وكذلك مدينة المولى إدريس فى المغرب حيث تعد مزارا محرما على غير المسلمين وقد يتأثر التركيب البيولوجى للسكان فيأخذ خطا غربيا شادا : فيسود العجزة والشيوخ المستنون والمرضى من كل نوع ممن يأملون الشفاء ، وبعضهم يقصد الموت فى المدينة المقدسة بالذات ! كما قد ترتفع نسبة العناصر الطفيلية من السائلين . أما

وظيفيا فالمدينة تعتمد أساسا علي حرفة الضيافة والفنادق ، حيث قد ينصرف حي كامل أو كل بيوت المدينة إلى هذه التجارة المربحة . والمدينة عدا هذا مغنطيس للتجار دائما ، فتنحول مدينة الحج إلى سوق تجارية نشطة جداً كمكة والقدس . وفي هذه التجارة تكثر تجارة وصناعة الهدايا والتذكارات الدينية . إلا أن المشكلة الحقيقية هي التمويل ، فمعظم هذه المدن يقع في بيئات ضد - مدنية . ولذا لاتواجه الطوفان البشرى في الموسم إلا باستيراد كل الحاجيات تقريبا من الأطعمة إن لم يكن من الماء كذلك ولذا فالغلاء سمة مميزة ، تشترك فيها مدينة الحج مع نظيرتها وظيفيا المدن الترفيهية والصحية .

الوظيفة الصحية والترفيهية (١)

وفي الجمع بينهما أكثر من منطق ، لأن أماكن العلاج قد تكون أيضاً أماكن عطلات ، ومراكز الإستشفاء مراكز سياحة . وكل منهما ظاهرة جديدة نسبياً في العالم العربى ولم تنتشر بعد انتشاراً يقاس بما بلغت في الخارج في أوروبا أو أمريكا مثلاً . وذلك رغم أن الموقع الجغرافى والإطار التاريخى والمناخ - وثلاثتها الخامة الأساسية لهذه الوظائف - إنما تعطى الأفضلية المطلقة للعالم العربى ولاشك أن مرجع هذا إلى المستوى الحضارى والمعيشى المتواضع للسواد الأعظم في

(١) حمدان . جغرافية المدن ص ٢١٠ - ٢٢٥ Sorre 72 - 54 Chabot
النص . محاضرات في جغرافية المدن العربية ص ٥١ - ٥٩ .

منطقة كبتها الإقطاع حتى قريب ، ولم تعرف التصنيع الثقيل إلا منذ قليل والواقع أن المدن الصحية والترفيهية كمنشآت أقرب إلى الترف المبنى ، لا ينتظر أن تكون خطيرة المدى أو شديدة التخصص في عالمنا العربى . ولكن مع التقدم المادى والحضارى والاتجاه نحو الديمقراطية الاشتراكية ستزداد أهميتها ولاسيما منها الأنماط الأكثر شعبية وموسمية والمدن الصحية والترفيهية بأنواعها المختلفة أقرب في طبيعتها إلى المدن المؤقتة ، ولذلك فهي تعيش «الموسم» وإذا كانت متخصصة تماماً فإنها تعاني من «الفصل الميت» Saison morte بعد ذلك . وهى لهذا كله مدن صغيرة الحجم كثيراً ، فيما عدا الطوفان الموسمى من الغرباء ، وفيما عدا إذا لم تكن من المدن المتخصصة تماماً وقد تشترك المدينة الواحدة فى أكثر من نوع من فروع هذه الوظائف . ويمكننا أن نصنف الصحية إلى مدن العيون المعدنية ومدن المصحات ، والترفيهية إلى مدن المشاتى والمصايف والسياحة .

المدن الصحية : فأما مدن العيون المعدنية Spas فقليلة حقاً بالعالم العربى إذا ما قورنت بأوروبا ، ولعل مناخنا المعتدل الدافىء هو الذى حد من أهميتها ولم يدفع الإقطاع العربى إليها ليجعل منها ما جعلته الارستقراطية الأوربية من مدن العيون والأستشفاء وتوزيع مدن العيون العربية جيولوجى بالطبع ، يرتبط بالموضع لا الموقع ، ويكثر خاصة على هوامش الألتواءات أو الإنكسارات ، ولكن الموقع قد يحدد فى النهاية

مدى نصيب العين من النجاح والشهرة . فتجد الحمة ، مدينة من مدن الشتاء ، مدن العيون والفنادق ، على اليرموك قرب الحدود السورية الأردنية . وعلى الجانب الآخر طبرية على البحيرة ولو أن مياهها شديدة الملوحة . وفي نفس الإطار الجيولوجي وغير بعيد نجد النعس قرب بكفيا في جبل لبنان ثم ديريكيش في العلويين بسوريا . وحلوان هي المثل المصري المعروف الذي أعادت إحياءه الأوتورقراطية الحاكمة في القرن الماضي تقليداً لتقليد الارستقراطية الحاكمة في أوروبا . ورغم جودة مياه العين صحياً، فإن الدفعة الكبرى التي نالت حلوان إنما تأتي من موقعها في حدود مجمع عاصمي حافل كالقاهرة . ولعل هذا أيضاً هو الحظ الحسن الذي واتي حمام الألف (حمام الليف على الخرائط الفرنسية) في تونس . فهي تقع جنوب خليج تونس قرب العاصمة حتى كانت - بنفس الموضحة المقلدة - مشتى للباي والطبقة الغنية . هذا بينما كان نصيب مدينة الحمام في الجزائر بين بجاية وستيف أقل شهرة رغم مياهها الكبريتية الحارة جداً ، وبالمثل عشرات المواضع التي تقرن بكلمة حمام وتدل على نقط العيون المعدنية في ثنانيا أو هوامش الألتواء الأطلسي . فنظراً لمواقعها بالنسبة للمواصلات ولكل السكان يظل أغلبها نكرات جغرافية .

أما مدن المصحات Villés sanatoria وهي أدنى من مدن العيون إلى أن تكون «مدن المرضى» المثالية فنادرة في عالمنا العربي لأن

الحرارة والشمس تلغى الحاجة إليها ، كما أن الفقر العام لايشجعها .
وقد يمكن أن نعد حلوان من مدن المصحات حيث يشترك الكنتور والتبع
والحر والشمس . ثم هناك مدينة مصحات جبلية فى لبنان هى
بحنس^(١).

المدن الترفيهية

مدن المشاتى إذا كانت مدن العيون هى مدن الجيولوجيا والموضع
فإن مدن المشاتى هى مدن المناخ والموقع وهى تعتمد أما على خط
العرض أو على خط الكنتور ، وقد تكون داخلية أو ساحلية . وإذا كانت
مدن المشاتى من أبرز ملامح أوربا الباردة ، فإنها فى العالم العربى
تتضاغل كثيراً فى نورها ، رغم أن أبرد نقطة عندنا قد تكون أدفاً من
أى نقطة فى أوربا ... ولاشك أن سببا إضافيا هو أن مدن المشاتى
أقرب إلى مدن السياحة منها إلى أى شىء آخر ، بمعنى أنها لليلة
الغنية المترفة ، باهظة ، غير شعبية ورغم أن كثيراً من مدن الساحل
تحاول أن تجذب إليها جمهور شتاء إلى جانب جمهور الصيف -
كالأسكندرية والسويس والفردقة - فإن مدن الشتاء الساحلية تندر فى
العالم العربى . منها جونية على خليج جونية والمعملتين^(١) شمال بيروت
فى لبنان ، وحمام الأنف فى تونس وأهم منها مدن الشتاء الكنتورية
والعرضية. فمن الأولى أريحا أو طاً نقطة فى غور فلسطين حيث يعدل
الانخفاض من درجة البرودة . ومن الثانية أسوان على مدار السرطان

(1) Jecques Edde, Manuel de Geog . Liban, Beyrouth,1958, p.2

فى أقصى جنوب مصر حيث يحيل خط العرض الشتاء إلى ربيع بلا
خماسين . ولولا الرحلة المترامية وفقر الموضع عمرانياً لكانت أسوان من
كبرى عواصم الشتاء فى العالم .

مدن المصايف : هى كمدن المشاتى من مدن المناخ والموقع ، ولكنها
بعكسها ليست من مدن الشمس والجفاف ، بل البرودة والرطوبة . وقد
انفجرت مثل هذه المدن فى أوربا الصناعية المعاصرة فى ثورة كاملة
حيث أصبحت بلاجات البحر «عبادة» أكثر منها تقليداً أو عادة . وفى
حرارة صيف العالم العربى قد ننتظر هذا وزيادة ولكن الواقع أننا
نتخلف فى هذا كثيراً ، للفارق فى المستوى المعيشى والحضارى أساساً .
ولكن البداية قد بدأت من قبل ، ولنا أن ننتظر انفجار المدن الشواطىء
والبلاجات مع تزايد التصنيع والاشتراكية وبالأخص مع البترول وما
أحدثه من ثروة ومن ثورة اجتماعية فى مناطق حارة منخفضة من العالم
العربى - لاسيما أن مدن المصايف أقرب فى طبيعتها إلى مدن العطلات
الشعبية الرخيصة منها إلى مدن السياحة الباهظة المغلفة . وكمدن
الشتاء ، ولكن فى وضع عكسى ، تنقسم مدن المصايف إلى كنتورية
وعرضية . الأولى ترادف المحطات الجبلية hill stations ، والثانية
مدن الشواطىء والبلاجات أساساً ، الأولى أقرب إلى مدن السياحة ،
والثانية إلى مدن السياحة .

فأما المصايف الجبلية فمنتشرة بحسب انتشار الجزر الجبلية فى العالم العربى . ففي شمال العراق فى جبال كردستان مصايف متعددة مثل شقلاوة والعمادية وسرسنك ولكن يحد من أهميتها تطرفها نوعا عن كتلة السكان فى الوسط والجنوب من العراق . وفى الجزيرة تعد الطائف مصيف مكة ومصحاً لها ، فهى بارتفاعها الموضعى «حديقة معلقة» تعلو خط النخل الدائم بقدر ماهى «غوة منقولة» فى قلب الصحراء . وكثيرا ماتصبح عاصمة الصيف فى السعودية . وقد لاتزيد عادة عن بضعة آلاف من السكان ، ولكنها تتورم بالمصطافين فى الموسم . وعلى الجانب الآخر من البحر الأحمر ، وعلى عرض لايفتلف كثيرا ، تقوم إركويت على مرتفعات البحر الأحمر فى السودان كمصيف يتيم فى القطر المدارى المطلق ! وهى هنا من خلق الاستعمار ، كانت تنتقل إليه الإدارة البريطانية صيفا على غرار سملا فى الهند . ولكنها ليست على ارتفاع شديد يعدل كثيرا فى درجة الحرارة ، ومن ثم فجاذبيتها ضعيفة لاسيما مع منافسة السياحة الخارجية ، والبليدة على منحدرات أطلس التل تعد مصيفا قريبا لمدينة الجزائر وفى تسميتها «بمدينة الورد» إشارة بليغة إلى طبيعتها وجمالها . وفى الجزائر كذلك ميشلى على منحدرات الجرجرة مدينة سياحية معتازة ، بينما ثنية الأحد مركز اصطياف وأرز فى الونشريس . ولكن المصايف الجبلية إنما تجد وطنها

الطبيعى فى الشام . هناك صفد - تقيض أريحا - فى فلسطين حيث
تعد أعلى نقطها وتعمل كمصيف للقدس القريب ، لولا أن قلة موارد
مياها عائق خطير . وأفضل منها حظا رام الله . وفى سوريا كوكبة
متألقة من مصايف الجبال : صلنفة فى العلويين ، بلودان وبقين ومضايا
فى لبنان الشرقى ، وعرنة فى حرمون ، وبيروت فى القلمون ^(١) . ولكن
القمة المطلقة لبنان حيث «الصيف فى قدميه يغتسل فى ماء البحر ،
والربيع على كتفيه ، والشتاء على رأسه» ، ولنتذكر هنا أن لبنان من لب
الآرامية - أم العبرية ^(٢) - بمعنى البياض إشارة إلى الثلج الذى
يعطيها بمعنى آخر أن جبل لبنان كما يقول جاك إدة هو «مون بلان»
الشرق الأوسط فهنا إذن يجتمع الموقع الجغرافى العقدى ، والمناخ شبه
الألبى ، وروعة اللاندسكيپ الطبيعى ، مع براعة الطبع القومى ، لنجعل
من لبنان فندقا كبيرا يتاجر فى المناخ ويبيع الشمس ويحترف الضيافة
. هنا تتحول السياحة إلى صناعة ، والصناعة الأولى فى الدخلى القومى
لأنها لاتستهدف الاستهلاك المحلى وحده . وعلى مختلف الكنتورات
تنتشر مدن المصايف الجبلية بشكل يكاد يجعل كل قرية فيه مدينة ، وكل
مدينة مصيفا ، ولا غرابة بعد ذلك أن يكون «مون بلان» العرب هو
«سويسرة الشرق الأوسط» . وتبدأ شبكة هذه المصايف فى الشمال

(١) النص السابق ٥٤ .

(2) Edde p. 70..

بزغرتا ، سير، حصرون ، اهدن ، بشرى ، الأرز ، تنتقل في الوسط إلى بيت الدين ، عالية ، سوق الغرب ، جمدون ، صوفر ، بكفيا ، باسكينتا ، ضهور الشوير ، مروج ، متين ، بيت مري ، برمانا ، بعبدات ، وبيت الدين والأخيرة كانت مقر أمراء لبنان ومصيف الرئيس حاليا . وتنتهى المجموعة فى الجنوب بجزين وزحلة .

أما مدن الشواطىء والسباحة فتنتشر على طول سواحل العرب خاصة المتوسطية - بشرط ألا تحتضن الجبال الساحل فتتركه مشبعاً بالبخار الحار الثقيل muggy كما عند بيروت ^(١) وفيما عدا هذا المواضع الرملية النقية الصالحة موفرة ، ولهذا فالعامل الفيصل هو الموقع - الموقع بالنسبة لكتل السكان الكبرى . من هنا نجد أهم مدن الشواطىء والبلاجات قرب الموانى الكبرى أو العواصم الساحلية . فثمة حول مدينة تونس كوكبة من مدن الشواطىء أهمها الشواطىء المرسى وسيدى ! وسعيد والفضالة (أوالمحمدية الآن) لاتبعد عن مجمع الدار البيضاء إلا بضعة أميال وتمثل مدينة بلاج وشواطىء نشطة . وبالمثل على ساحل الشام . ولكن أكبر وأهم مجموعة هى المصرية . فالإسكندرية تجد بلاجاتها عند أطراف أصابعها وتملك شاطئاً طويلاً ممتاز ، وتعد المصب الأول لرحلة الصيف من كل أجزاء المعمور المصرى

"1" W.B.FISHER,P.46

الكثيف الحار . وإذا كان هذا يصب فيها دم الحياة بغزارة فى الموسم ، فالمشكلة تبقى الفصل الميت فى الشتاء . ولعل الأسكندرية فى هذا خير مثال لمشكلة كل المدن الترفيحية المزمنة . ويورسعيد أكثر تطرفا عن كتلة السكان فى مصر وشاطئها أقل إغراء ولكنها مصيف منطقة القنال الأول قبل السويس أو الإسمايلية . أما رأس البر ففريدة فى نوعها ، لأنها مدينة الصيف والشاطئ المطلقة : فمبانيها عشش فصلية غير دائمة تختفى تماما وتهجر بعد الموسم ، وبلطيم جرثومة مدينة بلاج على الأكثر ، تذكر بتول أصول رأس البر ، ولكن الفارق هو أن رأس البر تمثل رأس حربة للعمور الدلتا ، بينما بلطيم جزيرة مقتطعة يعزلها نطاق البرارى عن المعمور ولذا فالأولى تتصل مباشرة بالوادي وبسهولة ، وترقد دمياط خلفها كالمحرك الموتور حتى ليتمكن أن تعد رأس البر بمثابة «دمياط على البحر» بينما لن يكون لبلطيم مستقبل إلا بعد استصلاح وتعمير البرارى . وثمة خارج ساحل المعمور مرسى مطروح ذات البلاج النادر ومثلها ، الغردقة . لكن هذا الموقع البشرى المعزول يسلبها مزايا الموضع ، ويكاد يقصرها على بعض الأغنياء والأجانب .

مدن السياحة وهذه تستهدف السياحة الخارجية أساسا وقبل الداخلية .. ويمكن أن نميز فيها بين السياحة الجغرافية والسياحة التاريخية^(١) . ولاشك أن العالم العربى بموقعه أولا وبكل بعده التاريخى ثانيا جدير بأن يحتل مركزا بارزا فى هذه الفئة من المدن . وإنه لذلك .

(١) النص . السابق : ص ٥٧

فأما عن مدن السياحة الجغرافية فهي أكثر ارتباطا «بالموضة» التي قد تسعى إلى الجبال بالترحلق أو التسلق ، أو إلى الصحراء بالمخيمات والقوافل . فمن الأولى مناطق الأرز في لبنان حيث تتحول المصايف الجبلية إلى مشاتى جبلية ، وبهذا تحل بعض مشكلة الفصل الميت . ومثل ذلك في جبال الأطلس الكبير في المغرب حيث أيضا غابات الأرز وبحيرات الثلج ، وحيث تعمل مدينة مراكش كمركز الأساس headquarters resort وتمثل مدن الجبال صفرو ويفران وأزرو وايتزر وغيرها مراكز الأهداف objective resorts أو المراكز الجانبية . ومن النوع الثاني الصحراوي لاشك أن تغرت في جنوب الصحراء الجزائرية قد أصبحت رمزاً لهذا اللون الجديد من الغزو السياحي ، ومثلها إلى حد ما بسكرة .

على أن مدن السياحة التاريخية في العالم العربي أهم - ولا عجب وهي أقرب إلى التخصص عن غيرها من المدن الترفيهية . من الأمثلة في المغرب شالة الرومانية Sala colonia ، ومدينة ويلي الرومانية أيضا، ثم هناك تمجد ولامبيز نواتا الآثار الرومانية الهائلة في شرق الجزائر وفي مرتبة تالية تأتي أطلال مدينة جميلة الرومانية قرب العلمة (سان أرنو) في شرق الجزائر أيضا ثم مدينة الجم في تونس بين المهدية وصفاقس حيث تقوم أنقاض مدينة رومانية قديمة

أيضا هي Thysadrus . وفي الشام أيضا يسود العنصر الروماني في المركب السياحي التاريخي . فثمة بعلبك (هليوبوليس) في البقاع اللبناني بمدرجاتها وقلاعها .. إلخ ، ' مهرجانها السنوي إلا وسيلة لجذب السياحة إليها . وهناك تدمر (بالميرا) في وسط الصحراء السورية وبالمثل البتراء (سلع) في جنوب الأردن حيث تمثل محطة سياحية هامة . وربما كانت السياحة التاريخية أخطر ماتكون في مصر حيث ترتفع النغمة الكلاسيكية إلى الطبقة الفرعونية ولذا يزداد نداؤها للسياح حدة . والأقصر - جمع قصور - تستمد اسمها من كثرة الآثار فيها ، بمثل ماسميت مدينة الأصنام بهذا في الجزائر (أورليا نفيل) والمدينة متحف حي الطيبة القديمة . أما أسوان ففي الإطار التاريخي الجافل أيضا إلا أن صفة المشتى عليها أغلب . والاثنتان في النهاية مدن فنادق وسياح . ولكنهما تعانيان من الفصل الميت في الصيف ، ولكن غالبا ماينتقل طاقم الخدمة بكامله إلى مدن المصايف للعمل فيها ، راسما بذلك رحلة الصيف والشتاء التي تحقق نوعا من «الترانس هيومانس» الوظيفي بكل معنى الكلمة .

الوظيفة الصناعية (١)

المدن الصناعية بلا تردد أضعف حلقة في سلسلة المدن العربية . ولاشك أن تأخر التصنيع وتواضعه في الجزء الأكبر من المنطقة هو (١) حمدان جغرافية المدن ص ٢٧٨ .

السبب الرئيسى فى هذا . ويمكن أن نقول إن المدينة العربية بوجه عام لازالت مدينة سابقة للصناعة pre - industrial city ولعل هذا هو الفارق الأكبر بين مدنية الغرب ومدنية العرب حتى الآن ومن الصعب أن نجد مدناً صناعية بحتة عندنا إلا القلة المعدودة . وهناك حقيقتان رئيسيتان فى هذا الصدد . فالصناعة الحديثة تجمعت فى أو حول مدنتنا الكبرى القائمة من قبل ، وخاصة العواصم ، ولم تغامر بعيداً إلا فى القليل النادر ، والنتيجة أن لدينا فى الحقيقة «صناعات مدن» ولكن ليس «مدن صناعة» وصناعات المدن بالضرورة صناعات متنوعة أغلبها خفيفة استهلاكية بسيطة ، وقطاع كبير منها ليس أكثر من «صناعات مجتمع» كالخدمات الصناعية من تصليح وصيانة وبناء ... إلخ أو «صناعات البلديات» . كالغاز والكهرباء والمياه ... إلخ ، وكذلك بالتأكيد «صناعات عواصم» كالطباعة والأزياء .. إلخ ، وأغلب مدن العرب الكبرى تغلفها الآن شرنقة كثيفة أو خفيفة من مثل هذه الصناعات «والمصانع الخضراء» usines vertes^(١) التى كانت بالشك دافعا قوياً فى نمو هذه المدن . والقاهرة والاسكندرية والدار البيضاء وبغداد ودمشق وحلب أمثلة واضحة على أن الصناعة فى أغلب هذه الحالات تمثل ضاحية واسعة أشبه بمدينة داخل - أو بالأحرى خارج - المدينة . ويكفى أن نذكر شبرا الخيمة وحلوان فى القاهرة ، والسيوف فى الاسكندرية ،

(1) Michel philipponneau, Geog. et Action, paris, 1962..

والقابون فى دمشق . وتكاد الصناعة النسيجية تكون قاسماً مشتركاً أعظم فيها جميعاً ، ولو أن الصناعة الثقيلة ظهرت أخيراً حول القاهرة وتتجه الصناعة الآن ، بجانب توسعها العام ، إلى الانتشار فى أكبر عدد من المدن الإقليمية العربية كما هو الاتجاه حالياً فى مصر خاصة حيث توشك أسوان أن تبرز كمدينة صناعية ثقيلة من مقياس جديد فى العالم العربى .

أما الحقيقة الثانية فهى أن القلة المحدودة من «المدن الصناعية» هى أساساً مدن استخراجية لتحويلية : مدن تعدين أكثر منها مدن صناعة وهذا يعنى توا أن صناعتنا لازالت فى جوهرها صناعة أولية خامية ، وبالتالي أن مدنها أقرب إلى المعسكرات الصناعية منها إلى المدن الحقيقية مدن «خام» كيفاً ، وضئيلة الحجم كما . وعبثاً نحاول أن نجد من المدن الصناعية الكاملة غير المحلة الكبرى وشقيقتها الصغرى كفر الدوار وكلاهما من نسيج الصناعات النسيجية . أما المدن الصناعية الحديثة فى فلسطين المحتلة من مثل ناتانيا (شطف الماس) وهر تزليا وغيرهما فكلها ظاهرة طارئة - وعلى الأرجح عابرة - وبالتأكيد ضئيلة الحجم جداً فى المتوسط وأما المدن التى التى تجمع إلى جانب التعدين صناعة تحويلية كإعداد الفوسفات أو تكرير البترول فقليلة نادرة وفى الغالب تسود فيها الصفة الأولى على الثانية .

الحقيقة الثالثة والأخيرة أن مدن التعدين التى تمثل العمود الفقرى

فى المدن الصناعفة العربفة هف بدورها فبفلها ففة واحدة أساسا : مدن البترول . فرغم أن مدن البترول هف أحدث مدن التعدفن فى العالم العربف وتقع جمفعا فى مجموعة المدن الفدفة ، فإنها الآن تمثل الأغلفة الساحقة . أما مدن المعادن الأخرى الأقدم نسبفا فأقلفة معدودة ونسلفع أن نمفز منها بفن مدن الفوسفاف والمنجنفز والفحم والحفد . وقد كان لفبعثر حقولها وتمزقها فى وحدات عدفة ولكنها ضئلفة ، وقلة رصفدها سواء فى مرتفعاف الأطلس بالمغرب أو سفناء - البحر الأحمر بمصر . أثر كبفر فى عدم نموها إلى أحجام تذكر غالبفا فمن مدن الفوسفاف تذكر القصفر ذات الفارفخ الألفف السحقى والفى كادت ففندر لولا الفوسفاف . وفى تونس فذكر المفلوى والردفف وففلفب طوماى فى منطقة جفصة والكاف ، وفى الفزائر فبسة ، أما كوكبة مراكش ففشممل لوى جاففى (كشكاف) ، وفن جرفر والبروج ووافى زم ، ولكن خورفبجة هف بلاشك «عاصمة الفوسفاف» فى العالم العربف . هف مافنة جفدفة أنشفت فى ١٩٢٣ ولكن حجمها الآن فصل إلى أكثر من ٥٠ ألفا . أما من مدن المنجنفز فنذكر موانى أبوزفمة وأم بجمة فى سفناء أما مدن الفحم العربفة فلا فعنى فى الفقفقة إلا القناسفة فى أقصى جنوب غرب الفزائر على حدودها مع المغرب والفى ففسر امتداد الخط الحفدفى من الساحل إلى منطقة كلم بشار ، ثم خنفرة مافنة الفحم المراكشفة على نهاية أطلس المفلوسف من الجنوب . أما مدن الحفد فافهما الوزفة فى شرق الفزائر قرب الحدود الفونسفة .

الباب الثانى

هيكل شبكة المدن العربية

فى المنهج

من المتفق عليه فى جغرافية المدن أنه بينما قد تطورت دراسات المدن المنفردة فى مولوجرافات تفصيلية وغيرها تطورا بعيد المدى ، لا زالت الجوانب الاقليمية لتوزيع المدن متخلفة الى حد كبير (١) ولئن كانت طريقة «جغرافية الرعوس والخلجان» البدائية التى تسرد المدن فى الاقليم كالتواريخ فى العصور قد بادت تماما ، فإن منهجا محددًا أصوليا له تكنيك واضح لم يتبلور بعد فى هذا المجال . وليس من المقبول الآن أن تنتزع بضعة من مدن إقليم ما ونفردا ونسردها بعد أن نلقى بعض تعميمات عائمة أو مائعة على الملامح والخصائص العامة لمدينة المنطقة التى ندرس . والدراسات الاقليمية «النوعية» Specific التى تنتخب طبقة معينة أو فئة بعينها كالعواصم أو الموانئ مثلا ، رغم ضرورتها وأهميتها ، لا تحل قضية جغرافية المدن الاقليمية الكاملة . ولهذا فإن مشكلة الدراسة الاقليمية للمدن لازالت مشكلة منهج أساسا . وعندنا أن جذر المشكلة هو طبيعة التوزيع النقطى - Punctiform

(1) Hamdan, Studies in Egyptian Urbanism, P.5' Alex, Melamid, Economic Development & Urban Geography, Geog. Review. Jan, 1961, P. 139 .

Punktal للظاهرة المدنية : أنها تتعامل مع نقط لا نطاقات ويقع لا مناطق . أى أنها ظاهرة غير متصلة شديدة التقطع . فإذا أضيف تفاوتها الشديد السريع فى الأهمية والثقل نظرا لاختلافات الأحجام ، أصبحت مشكلة الانتخاب والاستثناء فى التعميم والتقنين مشكلة معقدة .

على أن من الممكن حل هذه المشكلة عن طريق فكرة «الخطوط المدنية Lignes Urbaines ، التى يقترحها سور كخطوط القوة Lignes de force الحقيقية فى مجتمع المدن فى الأقليم (١) .

وهى فكرة خصبة ثرية ولكنها لم تطبق حتى الآن تطبيقا مثمرا . فخط المدن يجمع سلسلة متصلة بدرجة أو بأخرى من نقط المدن جمعا وظيفيا لا عفويا ، فالأغلب أن كل خط يمثل «رد فعل جغرافى» لبعض الضوابط الأولية فى الاقليم سواء تضاريسية أو جيولوجية أو حيوية أو اقتصادية ، ورغم أن ضوابط اللاندسكيب الطبيعى كثيرا ما تسود فى هذه العلاقة ، فليست خطوط المدن فى النهاية خطوط تضاريس ، بل الأصح أنها دراسة فى الموقع الجغرافى بمعناه الواسع . وعلى طول كل محور من هذه المحاور يمكن بسهولة أن نتتبع تفاوت الأحجام والأنقال من ناحية وتناب والتقارب والتباعد من ناحية أخرى . ويهذا تستكمل فكرة التوزيع الجغرافى عناصرها

(1) Fondements, op. cit, d. 205 .

الأولية الثلاثة من موقع وحجم وتباعد . وكلما زادت الأحجام كان معنى ذلك زيادة أهميات المواقع ، فيمكن حينئذ أن تفصل في تحليل هذه المواقع الحرجة التي تعمل كالمسامير المحوية تثبت الخط في مكانه وتمثل نقطة التبلور ومراكز الثقل فيه - وذلك دون أن تقطع استمرار دراستنا للخط المدنى الذى تقع عليه ويمكننا ونحن نتحرك على طول الخط أن نسجل العنصر الدينامى فيه ، أى التحركات التاريخية فى مراكز الثقل والأهمية عبر العصور كما يمكننا أن نعمق الفكرة أكثر بأن نحدد طبقات من خطوط المدن : أولية وثانوية وثالثة . وكل مجموعة متلاحمة من الخطوط تمثل محورا مدنيا رئيسيا . وحيث تتلاحم هذه الخطوط تنتج لنا «عقد» مدنية . بينما قد تقع خارجها مدن منعزلة كالجزر أو كالكوكبات أو الأرخبيل كما يعبر فينيدي (١) . ويديهى فى كل هذا أنه من مجموع محاور المدن التى حددناها فى الاقليم يتألف هيكل الشبكة المدنية بينما تحدد المواقع الحرجة فيها أركان الشبكة . ويديهى كذلك أن هذه الشبكة جزء لا يتجزأ عضويا من النسيج القاعدى Matrix العمرانى فى المنطقة ، ولهذا لا يصح أن تفصل أو تعزل عنه فى الدراسة . والشبكة بعد هذا تمثل فى مجموعها

(1) Walenty Winid, The Scope Of Urban Geog, Comptes Rendus, Congres, Intern Geog, Varsovie 1934, t. III, p. 172

الهيكل العظمى فى جسم المعمور ، بينما الخط الرئيسى فيها هو العمود الفقرى . إنها قمم اللاندسكيپ الحضارى وأعلى مرتفعاته - وعلى هذا الأساس ينبغى أن نعالج .

وليس التعرف على خطوط الشبكة عملية ميكانيكية أو مباشرة ، بل هو يحتاج إلى بصيرة ورؤية جغرافية وحاسة اقليمية نفاذة تشبه ما يحتاج إليه الجيولوجى فى الحقل حين يتمثل خطوط التكاوين ومحاور الطبقات على أوسع نطاق . والواقع أن هذا المنهج والتكتيك يقترب بجغرافية المدن الاقليمية من طبيعة شبكة النقل فى الاقليم ومن منهج دراستها ، وبهذا يرسم نمطها الاقليمى ويجسم علاقاتها الاقليمية بصورة مقنعة وبطريقة تستقر فى الذاكرة بلا عناء ولا عنت ، ولا يخلو هذا الاقتراب من طبيعة جغرافية النقل الشبكية من مغزى منهجى . فبعض من أصحاب مدرسة «الجغرافيا الاقتصادية» - لاسيما بمفهومها الأمريكى - تتسع شهيته العلمية ليبتلع جغرافية المدن كجزء من جغرافية النقل التى هى بدورها جزء من الطباق الرئيسى . ويصرف النظر عن هذه الشهية المفرطة التى لم تعد مقبولة فى أى معنى ، فإن الجمع التقليدى والتلقائى بين المدن والنقل لا شك يعنى علاقة ما خاصة تجمع بين طبيعتهما . فإذا عادا والتقيا الآن على منهج الشبكة التى يتألف نسيجها من

محاور وخطوط ، فلا يدل هذا إلا على سلامة وضرورة هذا المنهج لتطوير الدراسة الإقليمية لجغرافية المدن وصيها في قالب موضوعى تكاملى . وما دراستنا هذه عن العالم العربى إلا تطبيقا لهذا المنهج .

النمط الإقليمي للشبكة

لما كانت الشبكة المدنية هى هيكل جسم المعمور فإنها تأخذ إلى حد بعيد شكل ذلك المعمور وتعكس بدرجة كبيرة نمطه الإقليمى العام . والمعمور العربى يمثل قطاعا صغيراً من رقعة الاقليم الذى يسوده الجفاف والصحراء ، ولهذا يبدو كتواة مركزة واضحة - أحيانا صارمة - الحدود ، وفى خطوطه العريضة يتنضد هذا المعمور فى نمط بسيط (١) فتحة فى المشرق العربى «حلقة سعيدة» تطوقه على امتداد الهلال الخصيب شمالا ، وعلى طول سواحل الجزيرة العربية جنوبا ، وبين الاثنين تغلق مصر الدائرة من جهة الغرب . ومن ثم يخرج من ضلوعها زراعان واحد نحو الجنوب فى السودان ، وآخر نحو الغرب فى المغرب العربى ، وقد يمكن أن نخفف من حدة بؤرتنا فنجد أن المعمور فى إفريقيا العربية يرسم هلالا خصيبا واسع القطر يمتد من السودان إلى مصر إلى ليبيا إلى المغرب مطوقا بالصحراء الكبرى من الشمال على

(١) جمال حمدان ، دراسات فى العالم العربى . القاهرة ١٩٥٩ . ص ١٢-١٤ .

محاذاة البحرين الأحمر والمتوسط ، وكما يتقطع الهلال الخصيب
الآسيوى قليلاً فى وسطه عبر الصحراء السورية ، فكذلك يدق الهلال
الخطيب الأفريقى بشدة فى ليبيا .

وفى هذا الإطار الواضح يتحدد نمط الشبكة المدنية العربية ،
إلا أن خطوط الشبكة تزداد تعددا وتعقدا فى بعض القطاعات
بينما ينكمش اتساعها أو كثافتها فى قطاعات أخرى . وفى المغرب
تتعدد الخطوط المدنية لتعقد اللاندسكيپ الجبلى كما تتفرج فى أجزاء
وتتجمع فى أجزاء حتى إذا دخلت ليبيا تحولت إلى خط واحد رئيسى
تقريباً يوصلنا بصعوبة إلى خط آخر رئيسى فى مصر ولكنه
شديد الكثاف والثقل والخط المصرى أشبه بالنخلة الصعيد ساقها
الطويلة التى تتوجها عدة خطوط متشعبة كالسعف فى الدلتا بينما
يتدلى فرع من الثمار فى الفيوم ، فإذا اقتربنا من السودان
بدأننا بخط واحد يكمل المحور المصرى ولكنه لا يلبث إذ يترك
الصحراء ويدخل السفانا أن ينفصح بل ينساح إلى شبكة
مروحية شديدة الانفراج شديدة التباعد حتى لتضيع فيها أو
تكاد معالم الخطوط المدنية وتدهور إلى تراب من المدن منتثر
poussiere de Villes فصورة الشبكة فى السودان ومصر
طرفا تقيض .

فإذا عدنا والتقطنا نهاية الشبكة المصرية في الشمال وجدناها
توصل بمشقة إلى شبكة الشام التي تكرر - على تصغير وفي استطالة
- نمط المغرب العام - فتنشعب إلى عدة خطوط متوازية ومتراصة
بشكل مثير ، ومرة أخرى يرقد اللاندسكيب الطبيعي خلف هذا
التشابه ، وتفقد هذه الخطوط المدنية الواضحة نفسها في أرخبيل
متواضع من المدن في شمال الصحراء السورية حتى يعود تعدد
الخطوط ووضوحها في العراق ولكن تحت ضبط العامل الهيدرولوجي
المباشر وفي ترتيب ثلاثي مختلف وهنا نلاحظ التباين الأولى في الهيكل
بين مصر والعراق رغم تجانس البيئة الفيضية :

فالأول وحيد المحور ، والثاني ثلاثي المحور ، والواقع أن العراق يقع
هذا الصدد في موقع وسط بين نمط مصر الملموم ونمط السودان
المنساح . أما في الجزيرة العربية فالشبكة ساحلية وتزجج خطوطها
على السواحل الغربية على ضلعي السلسلة الجبلية حتى تتعقد وتتعدد
في اليمن ، ولكنها أساسا وحيدة الخط على الساحل الشرقي إلى أن
يتعدد في عمان .

هذا في خطوطه العريضة هو هيكل الشبكة المدنية العربية ولكنه
بطبيعة الحال لا يضم كل حملة مدنية في المنطقة ، فهناك خطوط
ومحاور ثانوية خارجة تصل غالبا ما بين قطاعاته المتباعدة فتحة في

الصحراء الكبرى خط مدنى واحى عرضى يضم واحات جنوب مراكش
والجزائر وليبيا ومصر . بينما يخط القلب الميت داخل الحلقة السعيدة
فى المشرق مجموعة خطوط عرضية واحية تحدها الأودية الصحراوية
ولكن هذه الخطوط الثانوية لا تزيد عن ظلال أو أشباه ظلال للهيكل
الأساسى الفعال .

الفصل السادس

المغرب العربي

كتلة هضبية جبلية متفردة دعاها العرب - كما دعوا شبه جزيرتهم، ولنفس الأسباب - جزيرة المغرب : فهناك بحر الماء من الشمال وبحر الرمال من الجنوب (١) وأنها كذلك من حيث المدن : جزيرة من الريف تحيط بها المدن من كل الجهات ، وفي هذا النمط الأساسي تتداعى العلاقة بين ضوابط التضاريس فالمناخ فالانتاج فالعمران كسلسلة ايكولوجية مترابطة الحلقات ، فتوزيع السكان والمدن هنا هو توزيع المطر، وتوزيع المطر هو توزيع التضاريس . والمنطقة في مجموعها هضبة متفضنة Corrgated plateau داخل إطار جبلي حائطي وتأخذ شكل متوازي أضلاع Quadrilateral يضيق في الشرق كثيرا عنه في الغرب (٢) . والأقاليم في ذلك كله يذكرنا توا بأقليم

(1) J. Fairgirnve, Geog.& World power, LOND,1941, p.70.

(2) Fitzgerald, AFrico .

الشام ، فهما نظائر جغرافية بارزة فى العالم العربى رغم الفروق
الثانوية والمحلية .

وبهذه الصورة الطبيعية تتحد شبكة المدن . فتمة إطار من المدن -
موانى البحر وموانى الصحراء - يطوق المنطقة على طول ساحل البحر
وحافة الصحراء .. ولكن بسمك هذا الاطار ووزنه يتفاوت كثيرا من قطاع
لآخر بحسب اتساع السهل الساحلى « التل » ونصيبه من المطر . فعلى
الجانب الأطلسى فى المغرب تتسع السهول الساحلية كثيرا بتراجع
الحائط الجبلى إلى الداخل فتظهر ٤ خطوط مدنية : خط الساحل وخط
ظهير الساحل ، وخط الهضاب الوسطى ، وخط سفوح الأطلس ، بينما
على جانب البحر المتوسط تكاد الجبال تحتضن الساحل فتختزل المدن
إلى خطين : خط الساحل وخط التل ، أما جنوبا فليس ثمة إلا خط واحد
هو خط أقدام الهضبة - حافة الصحراء ، هذا عدا خط الواحات فى
قلب الصحراء ، وأما داخل الهضبة نفسها فلا تنتشر المدن جزافا بل تقع
أيضا فى خطين بيدموننتين واحد على أقدام أطلس التل أو البحرية ،
والثانى عند أقدام أطلس الصحراء ، يضاف إليهما خط بينى رفيع ،
وخطوط الشبكة جميعا تتباعد أكثر ما تتباعد فى المغرب الأقصى
وتتقارب حتى لتكاد تندغم معا فى « عقدة مدن » فى أقصى الشرق
فى تونس . وهى فى القطاع الذى تتقارب فيه تبدى علاقات

وظيفية وتناظرا مترابطا ، بمعنى أنه تظهر مدن نظائر على خط البحر وخط الصحراء ، موانئ الساحل وموانئ الصحراء ، نمت بينها علاقات تاريخية فى النقل والمواصلات ، ويمكننا بلا تردد أن نقول إن أهميات وأثقال هذه الخطوط تقل بعامة كلما اتجهنا من الساحل إلى الداخل - فى الغالب فجأة وبلا تدرج . فالعمود الفقرى فى الشبكة برمتها هو محور التل الذى يحتكر أكبر عدد من المدن وكل الأحجام الكبرى . ولو قارنا حجم الميناء البحرية بنظيرتها الصحراوية لوجدناها عدة أضعافها على الأقل . ولقد تأكدت أولوية الساحل المطلقة وتضاعفت منذ الاستعمار الأوربى للمنطقة لأنه قلبها «بطنا لظهر Inside out» وأعاد توجيهها لتتطلع إليه على الجانب الآخر من البحر المتوسط فأدى هذا إلى تدهور مدن الداخل نسبيا لمصلحة مدن الساحل ، ولئن كان هذا لا يبرز بشدة فى تونس والجزائر حيث كان الداخل دائما فقيرا فإنه أوضح ما يكون فى مراكش حيث كانت نواة العمران فى الداخل الفسيح ، فجذبها الاستعمار إلى الساحل .

وعند هذا الحد سنرى فارقا جوهريا بين نمط المدن فى إقليم المغرب ونظيره المصغر إقليم الشام . فخط الداخل فى الشام يعادل خط الساحل أهمية إن لم يضارعه أحيانا ، والأسباب متعددة ،

فضخامة وعرض المغرب تحبس المطر عن الداخل جدا ، بينما يمكن للمطر أن يتسلسل إلى داخل الشام الضيق بدرجة معقولة ، ولهذا فلا تقارن - مثلا - «أغواط» الجزائر المتواضعة «بغوطات» سوريا الرائعة .

ثم إن الموقع الجغرافي حاسم في هذه التفرقة ، فخلف المغرب وعبر الصحراء الكبرى لا تقارن تجارة غرب إفريقيا المدارية بتجارة آسيا الموسمية خلف الشام وعبر الصحراء السورية، فتجارة المرور كطرف في معادلة المدن أهم بكثير في الشام منها في المغرب ، والفارق أشد ما يكون قبلورا في خط مدن نهايات طرق القوافل في خط الداخل .

ومن الأفضل لنا في دراستنا هذه أن ندرس خطوط مراكش معا ومستقلة عن بقية كتلة المغرب نظرا لمحاورها الخاصة ابتداء من الساحل حتى أقدام الأطلس الكبير والمتوسط ، على أن نرجى ساحل الريف إلى حين تبدأ دراسة إقليم «التل» على طول ساحل البحر المتوسط . ثم تتابع خطوط المدن على الهضبة ثم أقدام الصحراء وأخيرا خطوط الواحات الصحراوية الداخلية ، ولعل لنا في هذا الجزء أن نستعمل كلمة مراكش بدل المغرب حين يحدد السياق بالخلط بين المغرب الأقصى والمغرب الكبير .

مراكش خط الساحل

السهل الساحلى الأطلسى لمراكش هو أخصب جهاتها تربة وزراعة وأكثفها سكانا . ولهذا فرغم أن الساحل نفسه يكاد يخلو من الخلجان الجيدة أو المرافىء المحمية ويتعرض فى طوله للإطماء الشديد برواسب أنهاره، فإن خط المدن هنا هو خط القاعدة فى شبكة مدن المغرب الأقصى ، لاس سيما منذ التوجيه البحرى الاستعمارى . وتكثر فى الخط المدن الحديثة النشأة نسبيا مما أسس البرتغاليون فى القرن ١٦ أو السلاطين بعدهم أو الفرنسيون أخيرا . وأغلب الموانى تتحاشى مواضع نهايات الأنهار بطميتها «ورحباتها» «مستنقعاتها» وضحولتها. وتتمشى أهمية قطاعات الخط مباشرة مع قيمة وخصوبة الظهير السهلى ، فأضعفها هو الجنوب شبه الصحراوى بينما القطاع الأوسط هو قطب الرعى فيه .

فنبداً جنوبا بسبيدى إفنى «أو سى يفنى» قاعدة إسفين إفنى البرتغالى . وعلى مصب السوس تقع أغادير وهى ميناء تجارية كبيرة ومخرج لسهل السوس الكبير وقاعدة سياحية رئيسية للجنوب . وإقليم السوس مفهوم يعنى أكثر من وادى السوس ، ويعده البعض بمناخه

الصحراوى ونهره الوحيد «مصر مراكش» (١). والمدينة قديمة فى التاريخ ، ولكن أعيد بناؤها أخيرا بعد أن دمرها الزلزال . ثم تلى تمناز على منتصف الطريق إلى الصويرة «أو موجانور» على الرأس المشهور بهذا الاسم . والصويرة مدينة حديثة نسبيا أنشأها مولاي عبد الله فى القرن ١٨ لى تنافس أغادير ، ولكن بلا نجاح ، وهى اليوم لا تزيد على ٢٠ ألفا «؟» وتشتهر بالصناعات التقليدية خاصة الأثاث والخشب كما تستمد أهميتها من دورها كمخرج لمدينة مراكش الداخلية . وإلى الشمال من مصب التنسفت قليلا فى سهل عبدة تقع أسفى Safi التى أنشأها البرتغاليون أولا ثم كادت تنوى بعد انسحابهم . ولكنها استرجعت أهميتها مع استثمار الفوسفات فى مناجم كسطاط «لوى جنتى» فأصبحت ميناء معادن تتصل بالداخل بخط حديدى مباشر ، كما هى ميناء صيد أساسى للحوت والسردين ، وتصل أسفى اليوم إلى نحو ٥٠ ألفا ، وإلى الشمال قاعدة سهل دكالة الوليدية تليها على رأس السهل الخصيب ويعيدا عن مصب أم الربيع تقوم الجديدة «مزغان» التى ترجع إلى أصول رومانية بدأت إلى أن أسسها البرتغال من جديد فى القرن ١٦ حتى انسحبوا منها فى القرن التالى وأعاد

(١) بسام كرد على ، مصطفى شاكرو وأنور الرفاعى ، جغرافية البلاد العربية، دمشق ١٩٤٩ ، ص ٦٥٢.

عمرانها - وتسميتها - السلاطين . وقد ظلت الجديدة أهم موانئ
مراكش حتى قيام الدار البيضاء ، ولعل توسط موقعها التام على
الساحل هو الذى يفسر هذا . لاسيما أن إلى الشمال منها قليلا
على مصب أم الربيع تقع مدينة أزموور الصغيرة التى كانت عاصمة
دكالة قديما .

إلى الشمال على رأس سهل الشاوية حيث تربة التيرس السوداء
الشهيرة الخصيبة نجد الدار البيضاء التى كانت قرية مجهولة الأصل
قاست خطر الاغراق من أمواج المحيط فى منتصف القرن ١٨ ، وظلت
حالة ضئيلة لم تزد حتى ١٨٣٠ عن ٧٠٠ نسمة. وحتى أوائل القرن
الحالى كانت لا تزال ميناء راكدة لا تزيد عن ١٠ آلاف وصلت فى ١٩٠٧
إلى ٢٥ ألفا. ثم تغير مصيرها حين اتخذتها فرنسا أولا قاعدة
حربية ثم حين خططتها لتكون ميناء مراكش التجارية الأولى وذلك رغم
أنها بلا مرفأ طبيعى . ولكن ميزتها الحاسمة أنها - وهى التى لا
تقع على مصب نهر - الميناء الوحيدة على الساحل الغربى التى تنفرد
بالخلو من ظاهرة الاطماء. كما أن موقعها غير بعيد عن وسط
الساحل، مما سهل الاتصال بسهول الساحل: «الغرب» شمالا والشاوية
ودكالة جنوبا وبسهول وهضاب الداخل سبو ومزيتا» نجد» مراكش. وقد

وقد تكلف خلق الدار البيضاء الحديثة أعمالاً هندسية معقدة لإنشاء ميناء اصطناعية ، وأصبحت قطب الاقتصاد المغربى الحديث وعاصمته الاقتصادية التى تسيطر على المالية والتجارة الخارجية وكل الصناعة النامية الحديثة، فنحو ٨٠٪ من كل التجارة الخارجية تحتكرها الدار البيضاء ، وفيها تتركز الصناعات الاستهلاكية الخفيفة كالغذائيات والسكر ومواد البناء والخمور والفوسفات ، ولقد نما هذا بها إلى أكثر من ٧٠٠ ألف أى أنها أصبحت أكبر مدينة فى المغرب الأقصى وثانى مدينة فى كل المغرب العربى وخامسة مدن العرب بعد القاهرة والاسكندرية وبغداد والجزائر ، وتؤذن قريبا بالوصول إلى علامة المليون. وتضم وحدها أكثر من ربع سكان المدن فى كل مراكش (١) «نشرت أخيرا أرقام تتعدى بها المليون» وهى بهذا أكبر مثال فى العالم العربى للمدن الشيطانية Mushroom Cities فهى كما يقول بيير جورج «خلق من الخارج وليس تعبيرا ما للحياة المراكشية التقليدية» (٢) لاسيما أنها فى مورفولوجيتها أقرب إلى المدينة الأمريكية الحديثة منها إلى المدينة الفرنسية التقليدية ، فخطتها مربعات هندسية ، مسرفة الاتساع فى الشوارع والحدائق حتى ليحتمل أن مساحتها اليوم تعادل

(1) Pierre George, La Ville, Le Fait Urbain a travers le Monde, Paris, 1952, P. 282.

(2) Id, P. 285.

مساحة باريس ذات الملايين الخمس ! بل الواقع أن الفرنسيين كانوا يأملون أن تكون الدار البيضاء بالنسبة لأفريقيا مثل بوينوس آيريس بالنسبة لأمريكا الجنوبية (١) . وبطبيعة الحال كانت مركز الاستعمار السكنى الأول فى مراكش فبلغ عدد الأوربيين بها نحو ثلث السكان ، ولكن «الخروج الأبيض» منذ الاستقلال صفى هذه الأقلية كثيرا .

بعد الدار البيضاء تتوالى المدن بسرعة متقاربة فى كوكبة واضحة تظهر فيها بعض التوائم المدنية . فهناك أولا فضالة «المحمدية» التى كان التجار الأوربيون يترددون عليها فى القرن ١٤ والتى أصبحت الآن مدينة من مدن الشواطئ والبلاج . ثم على مصب نهر أبو رقراق «بورجرج» الذى يغزوه المد بعيدا تقوم رباط وضاحيتها سلا Salé وغير بعيد أيضا ميناؤها القنيطرة . ولرباط تاريخ قديم حيث بدأت «كرباط» عسكرى - قلعة دينية - للمرابطين سميت رباط الفتح وظلت مدينة للعلم والدين تشتهر ببواباتها الكبيرة إلى أن اختيرت - لحسن موقعها الذى يسهل الاتصال بجميع أجزاء القطر - لتكون عاصمة سياسية لمراكش الفرنسية . وأصبحت بذلك من «المدن الملكية» وقد اهتم بها ليوتى اهتماما خاصا وأنشأ فيها حيا أوربيا فخما وتحولت إلى مدينة حدائق ، يتم إطار اللاندسكيب فيها على الأفق غابة المعمورة الشهيرة ويقايا

(1) S Ibidp., 288.

مدينة شالة الرومانية Sala Colonia التي كشفت في ١٩٣٠ فقط . كذلك أنشأ ليوتي لها قرب مصب السبو ميناها القنيطرة «بور ليوتي» الذي لم يكن لا مجرد قصبة «قلعة» حتى ١٩١٣ والذي يقوم كتوأم مدنى للهدية . وقد وصلت رباط فى تعدادها إلى ١٥٧ ألفا فى ١٩٥٢ وتقدر حاليا بنحو ١٦٠ ألفا كان منهم نسبة من الأوربيين ، وسيلاحظ أن رباط مثل «العواصم الضئيلة» فى العالم العربى . وإذا كانت الرباط مدينة الحداثق ، فإن سلا مدينة الاضرحة ، والمدينتان التوأمتان شهيرتان بالحرف التقليدية الجلدية والنحاسية والسجاد إلى جانب الحصر فى سلا . وإذا تعبر السبو تبدأ سهول الغرب الفسيحة الخصيبة التى تتلاشى فى سهل سبو حيث نجد بضع مدن داخلية ثم نعود إلى الساحل مع العرايش Larache على مصب اللوكوس والتي تؤدي بنا إلى طنجة .

تحتل طنجة واحدا من تلك المواقع الاستراتيجية الخالدة فى العالم العربى خلد معه المدينة منذ "tingi" الرومانية ، فهى توأم جبل طارق كمدخل للبحر المتوسط .

ولهذا ظلت طنجة تاريخيا وتقليديا أهم موانئ المغرب الأقصى حتى أوائل القرن الحالى حين أصبحت موضع منافسات ومؤامرات الدول الكبرى لتوازن القوى فى غرب البحر المتوسط ، وقد انتهى هذا الصراع

بتدويلها : تحكمها القوى باسم السلطان . وقد أدى تدويلها هذا إلى سلخها عن مؤخرها الطبيعي في مراكش الخليفية «الاسبانية» وفي «الغرب» مما هدد كيائها وتركها رأسا بلا جسم وجعلها واحدة من تلك «الموانئ المقتطعة» التي تتكرر في العالم العربي ، وزاد الخطر حين خلقت فرنسا الدار البيضاء ميناء مراكش الشريفية «الفرنسية» هذا عدا منافسة جبل طارق المواجهة وسبته القريبة (١) ، فتدهورت طنجة بهذا كميناء مقتطعة إلى مركز للتجارة والنشاطات غير الشرعية وغير الأخلاقية كالتهريب والدعارة والجاسوسية - خاصة الصهيونية أخيرا . وتعد السياحة عنصرا هاما في اقتصاديات الميناء ، كما أن بها بعض الصناعات ، ولكن النشاط المصرفي وودائع الذهب كانت الأساس ، ولكن هذا كان يعطيها دائما ميزانا تجاريا خاسرا ، لولا الصادرات غير المنظورة ، بينما أن ودائع الذهب هاجرت منذ الاستقلال ، كما أن تدويلها زاد من خاصيتها العالمية في تركيب السكان ، فهي «بابل» على باب المغرب ، فقد كان آخر تقدير للمنطقة الدولية ١٨٤ ألفا أكثر من نصفهم في المدينة ونسبة كبيرة منهم من غير الوطنيين ، تشمل نحو ٥٢ ألفا من الأوربيين أكثر من ثلثهم من الأسبان ، هذا عدا ١٥ ألفا من

(1) Nevill Barbour, North - West Africa "The Maghrib", O.U.P. 1959, P. 178.

اليهود (١) ويتنظر الآن للمدينة مستقبل جديد بعد أن ربطت بفاس بخط حديدى ويعد عودتها مع مراكش الاسبانية إلى مراكش الأم ، ومن قبل قد أضيفت رسميا إلى عواصم المغرب الملكية «كعاصمة صيفية» ومع ذلك فعلى أن نلاحظ تطرفها بالنسبة لكثلة المعمور في المغرب رغم موقعها الاستراتيجى القذ . فبينما تتوسط الدار البيضاء كثلة المعمور وقلب الانتاج تعد طنجة على هامشه ، وهى فى هذا تختلف عن تونس التى تناظرها فى الموقع البارز موقع عنق الزجاجة ، فبينما تستقطب كل أقاليم الحياة والانتاج فى تونس ، نجد أحد ضلعي طنجة اقليما فقيرا هو الريف بينما الضلع الآخر المنتج على الأطلسى بعيد متطوح (٢) .

خط الظهير الساحلى

لا تنحدر سلاسل جبال أطلس إلى الساحل فى مراكش انحدارا فجائيا بل تدريجيا عبر سلم من المرتفعات والهضاب عريض . والجزء الأكبر من هذه الهضاب يتلاشى بتدرج وثيد فى السهول الساحلية ويؤلف جبهة التحام عريضة بينهما . وعند نهايات هذه الهضبة التدريجية وبداية السهل البحرى العريض تقوم سلسلة من المدن تلعب

(1) Ibid, p. 176 - 7.

(2) Graham H. Stuart, The International City of Tangier, Stanford, 1955.

نور مدن الأسواق المحلية لنطاقها الزراعى الخصيب أولا ثم نور وصلات المواصلات الحديدية أو الطرق بين الهضبة الجبلية فى الداخل بثرواتها المعدنية خاصة والموانى الساحلية كمنافذ للتصدير . ولهذا فإن الخط لا يعتبر من خطوط المدن الهامة بقدر ما يعد من خطوط المدن البينية .

يبدأ الخط فى الجنوب بجوليمين خارج جيب افنى مباشرة وقرب نهاية أطلس الصغير «الصحراوى» وجبل بانى وهى توصف بأنها ميناء بانى الصحراوى حيث تمثل نهاية لخط قوافل وسوقا كبيرة للابل والواقع أننا فى هذه النقطة عند ملقى عدة خطوط مدن : خط أقدام الهضاب وخط ضلوع الجبال وخط هوامش الصحراء - وربما أيضا خط الساحل . وإلى الشمال يستمر خط مدن الهضاب بتيزنيت وهى مدينة حديثة النشأة على حافة وادى السوس ونهايات أطلس الصغير ، وهى مثل جوليمين واحة شبه صحراوية وتعمل كمحطة إلى أغادير ، ثم يضم الخط شيشاوة التى تقع فى منتصف المسافة بين مدينة مراكش والصويرة كما تشتهر بالسجاد «الزرايى» . ثم نعبّر التنسفت لنجد لوى جنتى Louis Gentil «كاشكات» التى تمثل وصلة السكة الحديدية بين مدن فوسفات الداخل فى بن جرير وميناء التصدير أسفى على الساحل ، ثم تلى سيدى بو النور ثم على أم الربيع فوكو - FOU

Could وإلى الشرق منها قليلا سطات على هضبة سطات وهي تمثل وصلة حديدية هامة بين الخط الرئيسى مراكش - الدار البيضاء وبين مدن التعدين فى الداخل خوريبة وواد زم . وإلى الشمال يستمر الخط فى عدة مدن صغيرة مثل بيررشيد ثم مارشان فى خميسة.. Khemisset على أطراف الهضبة من الغرب . وفى حوض سبو الأندلس - مينة ومب السكة الحديد سيدى قاسم «بيتى جان Petitjean» ثم سوق الأربعاء . وينبغى أن نضيف هنا من المدن الحفرية الرومانية القديمة مدينة ويلي ، ومن المدن المقدسة المولى إدريس التى أسست فى القرن ٨ م وأصبحت الآن مزارا للمسلمين لا يدخلها غيرهم . وبعد ذلك وعلى الحافة الشمالية لحوض سبو وعلى نهاية أقدام أطلس الريف تقع وزان حديثة النشأة التى أسست فى القرن ١٨ ، وهى مدينة سوق وهمزة وصل بين الريف الرعوى و«الغرب» البحرى وسبو الزراعى . وهى تناظر شفشاون Xauen على ضلوع الريف الشمالية كما تناظر مراكش تارودانت على ضلعى أطلس الكبير.

خط الهضاب الوسطى

فى منتصف المسافة تقريبا بين بدايات الهضاب قرب الظهير الساحلى وبين أقدام سلسلة جبال الأطلس ، يعتلى ظهر الهضاب الوسطى خط واضح من المدن ، والنطاق الهضبى نفسه أقل خصوبة من

الظهير الساحلى ، ومتوسط المطر فى ذاته وهو إلى الرعى أقرب ولكنه غنى بطرق المواصلات بين شمال وجنوب مراكش ، كما تقطعه الأنهار العرضية التى تبدأ من النظام الجبلى . ويحمل الخط فى طرفيه فى الجنوب والشمال مجموعة من المدن الهامة التاريخية لاسيما فى الشمال ، بينما فى الوسط ترصعه مجموعة من المدن الحديثة أو الجديدة من مدن التعدين تمثل أهم قطاع تعدينى فى المغرب «مراكش» والخط بلاشك من خطوط الدرجة الأولى ، ولو أن طفرة مدن الساحل الحديثة قد سلبته كثيرا من أهميته وامكانياته ويبدأ الخط على نهر السوس . فعلى نهر السوس نفسه حيث ينتقل من السهل إلى سفوح المرتفعات نجد تارودنت المدينة التى تستمد أهميتها من ممر تزينتست الذى يقطع عبر أطلس الكبير إلى مدينة مراكش . والواقع أن المدينتين تتناظران على نهايات أقدام السلسلة من الشمال والجنوب كما تتناظر «تيرنوفو وكازان ليك على جانبى جبال البلقان أو بلاد القوقاز وتقليس على جانبى القوقاز» «لا بلاش» على الخط بين المدينتين نجد إيمى تانوت Imin, Tanout Amizmiz .

أما مدينة مراكش نفسها فتقع على بعد ٢٠ كم من سفوح أطلس الكبير على الهضاب الوسطى التى تسمى محليا بالجبيلات ، وتشرف على نهر تنسفت الذى يسقيها ، والمدينة من تأسيس المرابطين «يوسف

بين تاشفين» فى القرن ١١ ، أى أنها ثانية عواصم المغرب الملكية قدما بعد فاس ، وهى تسمى «جوهرة الجنوب» حيث كانت عاصمة لكثير من الدول التى قامت فى جنوب المغرب . وقد جعلها موقعها هذا طوال تاريخها من همكة فى حماية مراكش الجنوبية من قبائل الصحراء والأطلس وهى تقليديا مدينة وساطة تجارية وسوق عظيمة للتبادل بين حاصلات الصحراء والبحر المتوسط ، وسوقها شرقى قديم مقسم بحسب الحرف والمهن ، وهى قبلة أهل الجبال والصحراء ، والمدينة المسورة تقوم وسط غابة ضخمة من النخيل ، وترسم صورة رائعة مستمدة من التباين بين وراء جبل تلمع الثلوج على رأسه ، وسهل أمامى يترامى إلى الأفق ، ولهذا فللمدينة اليوم دور سياحى هام كمشتى وحلبة للانزلاق على الجليد ، وهى تأتى الآن ثانية مدن المغرب بعد الدار البيضاء بتعداد قدره ٢٢٠ ألفا لم يكن للأوربيين فيه أكثر من بضعة آلاف ، والمدينة ، التى تقع على نفس خط طول الدار البيضاء ، تتصل بها بخط حديدى مباشر .

وإذا تتبعنا هذا الخط الحديدى فإنه يحدد لنا تنمة خط مدن الهضاب الوسطى ، فإلى الشمال من مدينة مراكش فى هضبة الرحامنة التى تتدرج إلى سهول دكالة تقع بن جرير . والواقع أننا ابتداء من هنا ندخل فى نطاق الفوسفات الذى يمتد بعرض الهضاب حتى وادى زم

شمالا ، ونصبح إزاء سلسلة من مدن التعدين ، فبن جرير تتوسط حوضا رئيسيا للفوسفات ، يخرج منها إلى ميناء التصدير أسفى وصلة حديدية من خط الدار البيضاء ، مراكش ، وشمال قوس نهر أم الربيع تتدرج الجبال إلى هضبة تادلة أولا ثم إلى هضبة سطات قبل أن نصل إلى السهل الساحلى . فعلى أم الربيع الأوسط تقوم مدينة الفوسفات البروج ، ثم شمال النهر نجد مدينتى التعدين خوربيجة ووادى زم وتخرج منهما وصلة حديدية تتصل بخط الدار البيضاء - مراكش عند مدينة سطات ، ولاشك أن خوربيجة هى أهم هذه الكوكبة التعدينية بل هى «عاصمة الفوسفات» فى العالم العربى برمته رغم أنها لم تبدأ إلا منذ ١٩٢٣ ، فقد بلغت الآن ٥٠ ألفا من السكان ، بعد هذا تستمر الهضاب ممثلة فى مزيتا مراكش أو نجد مراكش التى تتدرج شمالا وغربا إلى حوض سبو . فنجد بعض المدن الصغيرة ولكن المهم هى مكناس وفاس على اطرافها من الشمال وعلى الحافة الجنوبية لحوض سبو الخصب الغنى المثلث الذى يمثل فى الواقع كوكبة مدن غنية تجمع بين مدن الهضبة والساحل . والمدينتان عاصمتان من «المدن الملكية» بينما على الجانب الآخر من الحوض وإزاء فاس تقع عين عائشة .

فأما فاس فهى أقدم المدن الملكية ، حيث بناها الأدارسة فى القرن التاسع سنة ٨٠٨ وهى تحتل موقعا استراتيجيا منيعا على رأس مثلث

حوض سبو ويسيطر على خط الحركة الرئيسية بين مراكش والجزائر عن طريق فتحة تازة - وجدة - القنطرة - الجزائر . كما أنها بفضل جارتها مكناس تقع على الطريق المباشرة إلى الساحل الغربي لمراكش ، فإذا أضفنا إلى هذا الموقع الممتاز مواد الموضع المائية الغزيرة التي تعد أكثر ضمانا وثباتا منها في مدينة أخرى بالاقليم ، أدركنا سبب الاستمرارية المزمنة في أهميتها وبورها ، وأولويتها المطلقة في فترة ما من تاريخ المغرب ، ولقد بدأت فاس أولا كمدينة تجارية ولكنها منذ المرينية أصبحت قبلة دينية وبؤرة علمية - أصبحت بفضل جامعة القرويين «مكة المغرب» ، ولقد نمت المدينة حتى أمتد العمران إلى نواة أخرى جديدة بنيت في القرن ١٣ م ، وأصبح هناك فاس القديمة وفاس الجديدة . وقد بلغت فاس أوجها أيام الموحدين في القرن ١٢ - ١٣ م ، وقيل أن سكانها وصلوا حينئذ إلى ٤٠٠ ألف ، فكانت بذلك من أمهات مدن الإسلام في العصور الوسطى ، ولكنها تعرضت بعد ذلك لهجمات البربر المتكررة ، كما شهدت نزاع أسرات متعددة للاستيلاء عليها ، ثم تلقت تيارا من الأندلسي «الموريسكو» اللاجئين ، وفي الفترة الحديثة اهتزت فاس نوعا وبدا كأنها تتدهور شيئا بالقياس إلى مدن الساحل الجديدة الظافرة ، ولكنها لاشك ستحافظ على مركزها لأن الطبيعة والجغرافيا

فى صفها إلى حد كبير (١) . وهى اليوم عاصمة الشمال إداريا، وعاصمة الدولة الدينية وعدا هذا فلها صناعاتها الشهيرة الحرير ولبجلود الفاسى والموزايكو، وهى تناظر طنجة سكانا (١٨٠ ألفا) ولكن على العكس يندر فيهم الأجانب.

أما عن مكناس فلها تاريخ طويل بربرى قبل الإسلام ولكن جدد بناءها السلطان فى القرن ١٧ بعدد هائل من القصور الملكية والحدائق حتى سميت فيما بعد «فرساي مراكش» أو «مدينة الرياض». والمدينة تحتل موقعا ممتازا يسيطر على الحركة إلى حوض سبو وسهل الغرب، إلا أن مواصلاتها مع الجنوب قد تنقطع شتاء بالثلوج والمدينة تمتاز بمناخها الجيد مما جعلها مركزا للاستشفاء. وقد أدى هذا الموقع وهذا المناخ إلى التفكير فى حين ما فى اتخاذها عاصمة عامة لمراكش. ويبلغ تعدادها الآن ١٥٠ ألفا، وتشتهر بالفنون البربرية خاصة السجاد والتطريز والأخشاب المصبوغة (٢).

حلقة مدن المحور الجبلى

يستقل نطاق جبال أطلس فى مراكش فى محوره وارتفاعه ومظهره عن النظام العام فى المغرب العربى. فهو يقوم كحائط عظيم فوق سطح الهضبة القاعدية الممتدة شرقا وغربا، بزاوية انحراف تكاد تتقاطع مع

(1) Fitzgerald, Africa.

(2) Alice Garnett, "Capitals Of Morocco, Scot. Geog. Magazine. Jan 1928

الاتجاه العام الشرقى - الغربى لها ، ويموقع وارتفاع يجعله أغزر أجزاء النظام الأطلسى مطراً ومائية - ولكن أيضاً وعورة وعزلة. فالمحور الجبلى فى مراكش خزان مياه أو كما يعبر الفرنسيون «قصر المياه Chateau d'eau» الحقيقى فى المغرب العربى. ولكنه مع ذلك ليس إلا «كوخا» من حيث العمران. فهو إذ يمنح مياهه للسهول والمنخفضات يكاد يحرم نفسه من الحياة والسكان - إلا من قلة من رقع مخلخلة من البربر الرعاة. ولذا فحياة المدن فيه هامشية وقعاً وموقعاً: فلا تزيد عن حالات صغيرة أو قرمية منعزلة كمحطات جبلية للمواصلات أو محطات السياحة الجبلية والتزلج ازدادت أهميتها أخيراً بصورة تذكر بجبل لبنان، وإلا كمعسكرات تعدين جديدة. وأغلب هذه المراكز تقع على سفوح الجبال أو على أقدامها عند التقائها بالهضبة شرقاً وغرباً، وبهذا ترسم خطين واضحين على جانبي السلسلة يؤلفان معا حلقة بديمونتية دقيقة الحبات محددة كالسيجار. والخط الغربى المطير من الحلقة أكثر أهمية وأكبر أحجاماً من الخط الشرقى ظل المطر شبه الصحراوي، ولكن الحلقة فى مجموعها لا تزيد عن خطوط الدرجة الثالثة، وإذا كانت الأسماء الأجنبية الطارئة من برتغالية وفرنسية تكثر على خط مدن الساحل، فإن الأسماء البربرية المتوطنة تتواتر هنا بوضوح معبر. ولنبدأ فى تتبع حلقات هذه السلسلة بضلعتها الغربى من الشمال.

جبهة الالتحام بين أقصى شمال المتوسط وأقصى جنوب الريف خانق غائر بين فتحة تازة الاستراتيجية التاريخية المشهورة. هنا أولى مدن الحلقة: تازة حيث تجتمع مزايا الموقع والموضع معا. فهى تسيطر

على الطريق الرئيسية بين قلب مراكش الاقصادى فى سبو والساحل، وبين التل الجزائرى الخصيب الكثيف. أما موضعا فهى قرب نهر إتاون قلعة تشرف على ، ويتحكم فى ، بوابة عرضها ١.٥ ميلا وارتفاعها ٢٠٠٠ قدم. هى إذن باختصار «تروموبيل» مراكش . من ثم تاريخها الطويل : فلها أصول قديمة، بينما المدينة الإسلامية قد أسست فى القرن ٨م. وإذا نتحرك على طول بيدمونت أطلس المتوسط غربا نصل إلى صفرو الياحسية التى تقع إلى الجنوب الشرقى من فاس. ثم بعدها يفران وهى مدينة حديثة النشأة ومركز رئيسى للاصطياف الآن فى منطقة الأرز كما هى محطة للترحلق على الجليد. ثم يلى بعد بضعة أميال مركز آخر للاصطياف هو أزرو. ثم نصل إلى خنيفرة مدينة تعدين الفحم التى تقع على نهاية أطلس المتوسط الجنوبية كما تحددها منابع أم الربيع وتفصلها عن بداية أطلس الكبير. وإلى الشرق من خنيفرة وعلى متن السلسلة الجبلية تقوم محطة إيتزر كممر جبلى فى نقطة تقسيم المياه بين الملوية شرقا وأم الربيع غربا. أما على ضلوع الأطلس الكبير الغربية فنبدأ بقصبة تادلة متوسطة هضبة تادلة التى تفصل بين أطلس المتوسط والكبير وإلى الشرق منها قليلا القصيبة. ثم هناك جنوبا Azilal (الظلال) وإلى الغرب منها بتطرف يكاد يخرجها عن سفوح الجبال تقع مدينة القلعة. وبعد دمنات وأسنى تقل المدن الهامة على سفوح السلسلة لا سيما حين نصل إلى الأطلس الصغير (الخلفية) الأكثر جفافا حيث لا تستحق الذكر إلا تافراوت التى تعد قاعدة محلية. على أن خط مدن الهضبة لا يكاد يتميز هنا عن خط مدن الجبال إلى أن تدور حول نهاية الأطلس الصغير فنجد على أقدام الجبال وهامش

الصحراء إيشت وغير بعيد عنها قم الحسن (قوم لحسن). وإذا نستدير شمالا مع الضلوع الشرقية للجبـال نجد عقا وأميتـر وطاطا وأغادير تيسنت ثم قم زكيد وكلها حلات قزمية محصنة - قصبات - شبه صحراوية بقدر ما هي جبلية. والمواقع أنها لا تبتعد عن «طريق القصبـات» الصحراوى الذى يحاذى وادى درعة. وإلى الشمال تقوم Tazenakht ثم مدينة وارزازات الهامة التى تقوم فى الخليج embayment الواضح الذى يفصل بين الأطلس الصغير والكبير وتعمل كعاصمة محلية ترتبط بمدينة مراكش على الجانب الآخر من السلسلة عن طريق ممر جبلى رئيسى يمر بتلويت Telouet. ومع أطلس الكبير تستمر حلات القلاع مثل سكورة وقلعة مكونة إلى أن نصل إلى يومالن ثم تينغير وتينجداد ثم جولينـة وقصر السوق ثم الريش وجوراما وتالسينت Talsint وأخيرا ميدلت على النهاية الشمالية للأطلس الكبير. وكل الحلات شبه المدينة السابقة تمثل مراحل على طريق المواصلات حول الجبال الذى يعبرها عند ميدلت وايتزر إلى الأطلس المتوسط وإلى الشرق من أطلس المتوسط يستمر الخط بقصابى ثم ميسور على أعالي ملوية الذى يحف بأقدام السلسلة.

التل

بعد أن انتهينا الآن من خطوط المدن التى تستقل فى مراكش بمحور خاص عن الامتداد العام لإقليم المغرب، يمكن أن نتبع الخطوط العرضية الكبرى على أن نبدأ بالتل بمعناه الجغرافى الواسع أى شاملا إلى جانب التل الجزائرى الصحيح امتداده الطبيعى فى ساحل الريف غربا وهـ الساحل» التونسى شرقا .

فإذا بدأنا بالريف وجدنا أفقر قطاعات الخط حيث يقل المطر حتى يصبح ظل مطر في شرقه ويقل معه العمران . أما إلى الشرق فالتل الجزائرى لفظ مركب يشمل السهل الساحلى الذى تتركه جبال أطلس التل (أو البحرية) على البحر كما يشمل المنحدرات والسفوح الشمالية لهذه الجبال نفسها. ويتفاوت اتساع التل بهذا المعنى تفاوتاً كبيراً بتقارب أو تباعد البحر والجبل. كما قد تقوم فى وسط السهل الساحلى سلاسل محلية منفصلة عن خط أطلس التل كبالبروزات outcrops ولكنها لا تقطع استمراريته وإن حددت فيه أحواضا واضحة أحيانا. والتل برمته فيما عدا قطاعه المراكشى «ريفيرا» متوسطة ضخمة (١)، بل هو أعظم ريفيرا على البحر المتوسط. وهو قلب المغرب الاقتصادى والعمرانى الذى وحده يضم ٨٥٪ من السكان فى الجزائر على مساحة لا تزيد عن ٧٪ من الرقعة السياسية، كما يشمل نحو ثلثى السكان فى تونس (٢). وهو أيضا موطن الاستعمار السكنى المزمع الذى انهار أخيرا. هنا إذن العمود الفقرى فى شبكة مدن المغرب عامة والمغرب الأوسط والأدنى خاصة. فالتل يحمل ٧ مدن مائة ألفية من ١٢ فى كل المغرب العربى. وتبلغ درجة كثافة المدن وتقاربها هنا أننا نلقى خطين كاملين يتزاحمان فى هذه الشقة الضيقة. فثمة خط الساحل أو التل الأسفل وخط الداخل أو التل الأعلى Haut Tell على السفوح البحرية لأطلس التل. والثقل كله يذهب أساسا للخط الساحلى المباشر فله

(1) J,Klein, La Tunisie. Coll. que Sais - Je.Patis, 1949. P. 5.

(2) Ibid. P.17.

مدن مائة ألفية مقابل ٢ للخط الداخلى .

وهناك ظهريتان هامتان فى القطاع الجزائرى من الخطين : أولا توزيع الثقل المدنى على طولهما توزيعا أقرب إلى التوازن منه إلى التركيز . فالثقل المدنى يتحدد فى ثلاث بؤرات : الوسط وأقصى الطرفين . فنجد فى الغرب دائرة تجمع وهران وسيدى بلعباس وتلمسان ومجموع وزنها ٥٦٧ ألفا . وفى الوسط دائرة تشمل الجزائر وبليلة والمدية وتزن نحو ٩٠٠ ألف . وفى الشرق دائرة تضم قسنطينة وعنابة وسكيكدة وتزن ٤٤١ ألفاً . فرغم أن الدائرة الوسطى تبلغ ضعف الدائرة الشرقية، بينما تأتى الدائرة الغربية بين بين، فإن هذا التوزيع الهندسى النمط أقرب إلى التوازن منه إلى الاختلال . ويرجع هذا أساسا إلى النمط الجغرافى للاندسكيب كشريط ضيق طويل attenuated تعوزه بؤرة مركزية طاغية أو عقدية محددة . ولهذا فقيما عدا التوسط الهندسى البحت فإنه أدعى إلى التششت الجغرافى منه إلى التركيز . الظاهرة الثانية هى العلاقة العكسية داخل هذه الدوائر الثلاث بين الخطين . فحين تطفر مدن الخط الساحلى تتضاغل مدن الخط الداخلى، والعكس، بصورة مطردة توضح الأثر التحديدى للمدن الكبرى على جاراتها الصغرى . فالبليلة (٦٩ ألفا) والمدية (٢٠ ألفا) أقزام بجانب طغيان الجزائر (٨٠٦ آلاف) بينما سيدى بلعباس (١٠٥ آلاف) وتلمسان (٧٣ ألفا) أكثر تماسكا أمام حجم وهران المعقول (٢٨٩ ألفا)، بينما تحقق عنابة (١٥٠ ألفا) وسكيكدة (٧٠ ألفا) أحجاما أكبر إزاء قسنطينة الأكثر تواضعا (٢٢١ ألفا) .

وأغلب مدن التل ترجع إلى أصول قديمة فينيقية أو بربرية كثيراً ما

أعيد تأسيسها أو تجديدها على يد الأندلوسى. كما تقابل هنا ظاهرة ازدياد الأسماء بما فرض الاستعمار الأوربى من تسميات دخيلة. كما أن ثمة مدناً ينقلب فيها ميزان الأجناس كما ينقلب ميزان الجنس، فتصبح الأغلبية للأوربيين المستعمرين، ولكن الاستقلال قد تكفل بتصفية هذه المدن غير العربية على الأرض العربية. وأخيراً فلنذكر أن أحجام المدن فى الجزائر كما هى معطاة هنا إنما تمثل الحالة الاستاتيكية قبل حرب التحرير، وقد تعرضت بعض هذه المدن لتغيرات عنيفة فى سكانها.

خط التل الساحلى

حقيقتان جغرافيتان هامتان يمتاز بهما توقيع المدن الساحلية على طول التل. فهى أولاً وكما فى معظم موانى حوض البحر المتوسط تتحاشى مصاب الأنهار والنهيرات لأنها تمثل سيولا خطيرة فى فصل المطر وتحيل سيف البحر إلى مضاحل طينية رديئة. ثم هى ثانيا ترتبط بالخلجان الصغيرة الصخرية فى خط الساحل ولكن على جانبها الغربى خاصة وذلك للحماية من الرياح الشمالية الغربية من ناحية ومن تيار مضيق جبل طارق الساحلى المتجه شرقاً من الناحية الأخرى. ومع ذلك فكل الموانى (المراسى) بوجه عام تحتاج إلى الحماية الصناعية وخطوط تكسير الأمواج. وإذا قامت موان على الجانب الشرقى من الخلجان فإنها تكون ضئيلة لا تزيد عن موانى صيد فى الأعم الأغلب. ومن حيث شكل المدينة فهو غالباً مستطيل بشدة له جبهة واسعة ولكن لا عمق له. كما أن الواجهة البحرية من المدينة تكون عادة المدينة الأوربية، بينما

ظهير المدينة الخلفى هو الحى العربى مرتكزاً على قلعة «القصبة» القائمة على كنتور مرتفع.

يبدأ الخط بسببته التى تعدها اسبانيا للآن قطعة منها (!) والتى كانت تضم فى كربونها ٦٠ ألفا فى ١٩٥٠. والمرفأ جيد ولكن الميناء تعاني من وقوعها فى ظل طنجة وجبل طارق، ولهذا فاهميتها التجارية محدودة، وليس بها صناعة تذكر، بل تعيش أساساً على صيد الأسماك وتعبئتها وتصديرها. وليس على الساحل مدينة ذات بال قبل مليلة سوى الحسيمة Alhucemas التى يعرفها الأسبان بفيلا سان جورجو Villa Sanjurjo. أما مليلة على الجانب الأيمن للسان ناتىء من الساحل فهى كسبته من الجيوب التى مازالت تملكها أسبانيا وتدعى أنها جزء منها، كما أنها مثلها ميناء حرة. وبورها التاريخى بحكم موقعها أقل أهمية من سببته، وسكانها ٨١ ألفاً منها طائفة يهودية قللتها الهجرة أخيراً. وهى تعيش على صيد الأسماك وتصديرها كما تصدر حديد الريف (١). وبعدها لا نجد عن مصب الملوية أى ميناء .

حين يدخل الخط الجزائر (٢) لا ينتهى الاستعمار الأسبانى بل يظل العنصر السائد فى المستعمرين الأوربيين فى أغلب مدن مقاطعة وهران التى لا تمثل معقله الآن فحسب وإنما منذ بضعة قرون . فنبدأ بمدينة الحدود الغزوات (نيمور Nemours) بعيداً كثيراً عن مصب الملوية ،

(1) Nevili Barbour, op. cit. pp. 185 - 8.

(٢) راجع فى مدن الجزائر أحمد توفيق المبنى : جغرافية القطر الجزائرى. الجزائر، ١٩٥٢، هذه هي الجزائر. القاهرة، ١٩٥٦.

A. Bernard, L'Afrique du Nord, Geog, Universelle.

تليها بنى مصاف Beni بعيداً عن مصب نهر تافنة . وإلى الداخل قليلا عين تموشنت مركزا استعمار اسباني فرنسي هام في وسط حقل زرعى غنى ، ثم يتسع السهل الساحلى كثيرا إلى سهل مليئة فنصل إلى وهران ثمانية مدن الجزائر ورابعة مدن المغرب العربى (٣٨٩ ألفا) والتي تكاد تعادل نصف مدينة الجزائر حجما . وهذا الحجم الضخم يثير التساؤل نظراً لموقعها المتطرف قرب الحدود ولكن اللامركزية الجغرافية والتشتت الخطى المتأصل فى الجزائر المعمورة "L'Algerie utile" هو الذى يفسره كما يفسر ضخامتها النسبية بالمقارنة بالعاصمة نفسها . ولقد يمكن فى الواقع أن تعد وهران عاصمة الاستعمار بمعناه السكانى لا السياسى فى الجزائر - ويمكن أن نضيف : الاستعمار السكانى الأسباني بالتحديد . فرغم أن عدد الأوربيين فى مدينة الجزائر أكثر منه فى مدينة وهران ، فإن نسبة الأوربيين من مجموع السكان فى وهران هى أعلى ما فى المغرب العربى كله . ورغم أن كثيراً من الأسبان هنا اكتسبوا الجنسية الفرنسية فإن لهم الأغلبية الحقيقية بين الأوربيين . وبحسب السكان كانت وهران أقل المدن عربية فى المغرب العربى حيث لا تزيد نسبة المسلمين عن ثلث أو ربع السكان على الأكثر أى تتحول إلى أقلية - إلى مجرد «حارة» إسلامية كبيرة ، وهى لهذا تبدو مدينة زوربية عصرية تماما ، والواقع أن جنود الأسبان هنا قديمة فالمدينة بربرية الأصل - كانت تسمى إيفرى - ثم استوطنتها وعمرها «الاندلوسى» العائدون فى القرن ١٠ ، وصارت ميناء هامة تجارية وحربية تحت بنى زيان ، ولكنها بعد ذلك سقطت لمدة ثلاثة قرون كاملة فى يد الاحتلال الأسباني ثم لعبت دورا هاما كخط أمامى فى رحلتل

مراكش . ووهران الآن من زهم مراكز الصناعة الحديثة والتجارة الخارجية في الجزائر . وتتنافس مدينة الجزائر بشدة وتسيطر على كل تجارة غرب الجزائر . وهي نهاية خط حديد كلم بشار أطول خط يتغلغل في الصحراء ، كما أنها أقرب نقطة اتصال بين فاس وفرنسا ، كذلك تعد وهران الميناء الحربية الأولى في الجزائر وذلك بقاعدتها المرسى الكبير التي تشبث الاستعمار الفرنسي بالبقاء فيها ١٥ سنة بعد الاستقلال .

ونترك وهران ولكن يستمر اتساع السهل الساحلى حتى خليج أرزيو Arzew حيث نجد على جانب الخليج الغربى ميناء أرزيو التي ينتظر أن تصبح نهاية أنابيب الغاز الطبيعى الجزائرى وبداية الأنبوب الفاطس إلى الساحل الأسباني . وقبل أن نصل إلى مصب الشلف بمسافة كافية تقوم مستغانم . ومستغانم تحريف لإسمها الأصلي «مشتى غانم» . والمدينة أسسها الم رابط يوسف بين تاشفين كمدينة ثكنات ، ثم اتسعت كثيرا تحت بنى زيان ومرين والأتراك . وهي الآن تبلغ ٨٠ ألف وبذلك تكون زكبر مدينة في الجزائر خارج المدن المائة ألفية . ثم تأتى مدينتان متشابهتان في التاريخ والحجم والتباعد كتنس المياه الصغيرة التي أنشأها مهاجرو الأندلس من مدرسية على أنقاض مدينة فينيقية لتكون منفذا لإقليم الضهرة ، وشرشال Cherchel التي أسسها الأندلوسى أيضا على أنقاض أيول الفينيقية ثم قيصرية الرومانية وتحدد شرشال البداية الغربية لحوض سهل متيجة العظيم الخصب والإنتاج والذي أصبح قطب الاستعمار الفرنسى ومشته الأكر فى الجزائر والذي تحول على يديه إلى حقل هائل للكروم ومصنع للنبيذ

وتتوجه ، بارتفاع يتناسب مع إمكانيته الكثيفة ، المدينة العاصمة
الجزائر

والمدينة تقوم على أنقاض مدينة فينيقية قديمة أسسها الصنهاجة
كعاصمة محلية . وكانت تقوم على عدة جزر إزاء الساحل تسمى جزائر
بنى مزغنة . ومنذ ١٢٥٠ اتخذها الأتراك - بربروس خير الدين -
عاصمة للقطر نظرا لموقعها البحرى الاستراتيجى . وردم ما بين الجزر
ووصلت بالساحل ولكنها ظلت تحتفظ بالاسم الجغرافى الأول الذى
زطلق أيضا على كل القطر . ولعل هذا يفسر التناقض الحالى
anachronism بين الاسم الجزرى والواقع القارى للجزائر . ومنذ
ذلك الحين وهى العاصمة . وقد نعت الجزائر ^(١) قفزا حتى أصبحت
كبرى مدن المغرب العربى الآن ٨٠٦ آلاف رابعة مدن العرب .. ومن
السهل أن ندرك لماذا . فهنا تجتمع مزايا الموقع والموضع كخير ما
تجتمع فى الجزائر . فمن حيث الموضع ، يعد سهل متيجة أكبر وأخصب
وأكثف رقعة زراعية متصلة فى التل (١٠٠ x ١٥ كم) ويمثل قلب الإنتاج
الاقتصادى الحديث فى الدولة . وفى وسطه من الجنوب تنفتح أطلس
القل عن ممر جبلى يؤدى إلى الداخل فى يسر . ومن حيث الموقع يتوسط
السهل التل الجزائرى تماما . ومع ذلك فإن أولوية وسيادة الجزائر بين
مدن الدولة ليست مطلقة بل هى أقل ما فى المغرب العربى . فالمدينة
الثانية نصفها حجما بينما النسبة فى المغرب (مراكش) بين الثلث
والربع ، دك من تونس حيث النسبة العشر ! ولهذا فإن مدينة الجزائر

(1) J. Pelletier. Alger, 1955, Essai d'une Geog. sociale, Paris, 1959.

لا تسيطر على التجارة الخارجية للدولة سيطرة الدار البيضاء في المغرب ، فنصيبها من الصادرات والوارد أقل من النصف . ولقد رأينا كيف أن النمط الخطي للمعمور الجزائري إذا كان يمنحها التوسط الهندسي فإنه يجدها احتية والبؤرية. وميناء الجزائر أعظم ميناء بحرية في المغرب العربي. لها مرفأ واسع ولكنه محمي صناعياً. وهي مركز هام للتموين بالفحم bunkering. وكانت الجزائر تعد ثانياً موانئ «فرنسا» بعد مرسيليا في الحركة الملاحية بحسب الحمولة، كما كان نموها مرتبطاً ومواكباً إلى حد كبير لتطور مرسيليا. ومن حيث السكان كانت مدينة الجزائر أكبر جزيرة للاستعمار السكني على الساحل الجزائري، ففيها وحدها كان ٢٥٪ من كل الأوربيين في الجزائر، ولكن نسبتهم إلى الوطنيين كانت دائماً أقل منها في وهران. وسيتضح قريباً أثر تصفية الاستعمار على حجم السكان وتركيبهم، ولكن من الممكن أن نجزم بأن التيار الأجنبي الخارج سيعوضه تيار وطني من الداخل ، وقد ينجلي الموقف نهائياً عن الجزائر مدينة مليونية كاملة.

وحول الجزائر تتقزم المدن في مدى دائرة واسعة، فهي بقامتها الشماءتند نمو المدن حولها داخل متيجة وخارجه وهي مدن أغلبها من إنشاء الأندلوسى على أنقاض فينيقية. فأما داخل السهل فهناك القليعة التي أسسها الأندلوسى والأتراك في القرن ١٦، ثم بوفاريك مدينة التخطيط الجديدة التي تمثل نموذج الاستعمار السكني في الجزائر. فهي من خلق الاستعمار تماماً تحتل وسط السهل كمركز زراعي وصناعي للكروم والتبليذ. وتبلغ نحو ٣٠ ألفاً. أما خارج السهل فإذا كانت شرشال ومارنجو (بورقانة) هما طرف السهل غرباً فإن البليدة -

«مدينة الورد» - ومصيف الجزائر التي أسسها الأندلسي في القرن ١٦ على سفوح التل تحده جنوباً بينما تمثل دلس نهايته الشرقية وأكبر هذه المدن البليدة لا تزيد عن ٦٩ ألفاً . وربما جاز لنا أن نعد تيزي أوزو من أطراف السهل المتطرفة وإن كانت تقع في الداخل خلف دلس في لسان من تضاعيف جبال القبائل الكبرى (جرجرة). وهذه المدينة البربرية السكان تزيد كثيراً عن الخمسين ألفاً وتمثل مدينة أسواق ومدينة زراعية .

وإذا تعود إلى الساحل تأخذ الخلجان الجيدة في الكثرة وأولها أفضلها - خليج بجاية التي تقوم في غربة ميناء بجاية Bougie الهامة التي كان لها دور تاريخي كبير حين كانت عاصمة بني حماد والتي تقوم الآن بنشاط كبير في الاستيراد والتصدير ويبلغ حجمها ٤٨ ألفاً . ويفضل ممر جبلي خلفها هو باب الحديد الذي يقطع في جبال البيان من سلسلة أطلس التل ثم بفضل فتحة طولقة - مسيلة المناظرة في أطلس الصحراء، اتخذت بجاية نهاية الأنبوب البترول الجزائري أخيراً مما زاد في أهميتها. ويعد أن نمر شرقاً بمرسى جيجل نصل إلى مرسى سكيكدة (فيليفيل) التي تتوسط خليج سكيكدة وتقع على نهاية وادي الصفصاف، وهي ميناء تجارية نشطة تبلغ ٧٠ ألفاً كانت ترتفع فيهم نسبة الأوربيين كثيراً. ثم تلو عنابة (بونة) غرب خليجها وقرب وادي سييوس فنجد أكبر مدن الساحل الشرقي للجزائر، فهي تسجل ١٥٠ ألفاً كان منهم نسبة خطيرة من الأوربيين لأها كانت مركزاً لاستثمار سكنى متقلغل في سهل عنابة الخصيب الواسع حولها والذي يفسر أهمية المدينة وحجمها. وقد لعبت عنابة دوراً هاماً في التاريخ

القديم باسم بونة. وإذا كانت بجاية هي ميناء البترول فإن عنابة هي من قبل ميناء الحديد والفوسفات الأول في الجزائر. فبحكم الموقع هي المخرج الطبيعي وقرب الحدود. وبعد عنابة ليس ثمة إلا مدينة الحدود القالة La Calle آخر موانئ الجزائر والتي تقابلها من الجانب التونسي طبرقة .

يبدأ القطاع التونسي إذن بطبرقة التي يقع خلفها غير درهم إلى الداخل قليلا. والتل التونسي «أفريقية Friguia محليا - ضيق في بدايته حيث تخنقه جبال خمير Kroumerie ومجود Mogods ولذا تقل فيه المدن حتى ينفتح فجأة باتساع كبير ابتداء من بنزرت التي تعلن بداية أهم قطاع مدني في تونس . فأما بنزرت فلها أصول تاريخية قديمة منذ الفينيقيين كما كانت إحدى المدن الإسلامية الهامة أيام الحكم العربي - لأنها تمثل موقعا خالداً إذ أن لها قيمة استراتيجية عظيمة موضعاً وموقعا : فبفضل خليج بنزرت المنيع الذي يتألف من بحيرة عميقة واسعة تتخلص من الرواسب في حوض Geraa - Ichkeul تتصل بالبحر بعنق يسهل ضبطه وتطوقها المرتفعات Lœckedland التي تحميها من ناحية اليابس ، تمتلك الميناء خير مرفأ طبيعى على أشد مواقع البحر المتوسط حساسية وحرجا وهو «الخاصرة». ويكفى أنها هي التي أغرت فرنسا باحتلال تونس كلما أعلن رئيسها جيل فيرى Jules Ferry بلا موارد : (١) .

"C est Pour Bizerte que J'ai pris la Tunisie"

وسرعان ما حولتها فرنسا إلى ترسانة بحرية وميناء حربية أصبحت

(1) W.G East, Mediterranean Problems, Lond. 1949.

ثانية قواعدها البحرية في المتوسط بعد طولون. والمدينة والمعسكر تقوم على غرب مدخل عنق الخليج ورغم أن الوظيفة الحربية فيها قد عاكست طويلا نمو الصناعة والتجارة ، فقد بلغت نحو ٤٧ ألفا وتأتى رابعة مدن تونس (١). وعلى الطرف الجنوبي للبحيرة تقوم مدينة منزل بورقيبة (فيريفيل سابقا Ferryville) الترسانة البحرية التي تسجل ٢٤ ألفاً والتي إلى الجنوب منها قليلا تقوم مدينة أخرى هي ماطرة Mateur على سفوح خمير الشمالية. هذا بينما تقع على زاوية الساحل شرقا بورتو فارينا Porto - Farina التي يشير اسمها إلى أصلها الأندلوسى حيث لعب المهاجرون الأندلسيون دورا هاما في تعمير واستصلاح التل التونسى. ثم ندخل خليج تونس الذى يحدده نهران مجردة من الشمال ومليان من الجنوب فيتحدد قلب التل التونسى الواسع الفسيح رغم كثرة المستنقعات الملارية على ساحله. وأول ما يلفت النظر هنا خلو مصبى النهرين من المدن : فبورتو فارينا تقع إلى الشمال من المجردة لا عليه، بينما تونس تقوم بين النهرين. وبعد هذا فإن مدينة تونس نفسها هي التي تتطلب وقفة طويلة.

هنا مشتل مدنى خالد : قرطاجنة الفينيقية (= قرطة حدثت = القرية الحديثة) التي أسست فى ٤٨٠ ق. م وأوتيكا Utica الرومانية ثم Tynes منذ خربت قرطاجنة فى عام ٦٩٨ ثم أخيراً ومنذ القرن ١١ تونس العربية التي ورثت تنس جسما واسما وبنى جزء منها بمخلفات وبقايا قرطاجنة. ولقد نمت تونس الحفصية بهد ذلك حتى أصبحت قطب الرعى فى «أفريقية» وحتى قدرت بنحو ٢٠٠ ألف ١٥١٧ وكانت بذلك من كبريات مدن الاسلام. وحتى وقت قريب كانت تونس كبرى مدن المغرب

(1) Klein, op. cit., p. 32.

العربي بما في ذلك مدينة الجزائر والدار البيضاء! وهي الآن تسجل ٦٨٠ ألفاً. ولهذا أكثر من معنى خطير. فهي - أولاً - تضم بذلك ٨٧٪ من مجموع سكان الدولة وهي أعلى نسبة بين الدول غير القزمية في العالم العربي أو في أفريقيا. وهي لا تدل إلا على مركزية جغرافية وسياسية مفرطة ، تتأكد إذا اعتبرنا الحقيقة الثانية وهي أن تونس تعادل عشرة أمثال المدينة التالية لها في الدولة وهي صفاقس، وهي نسبة لا مثيل لها كذلك بين دول العالم العربي غير القزمية. لسنا نبعد عن الحقيقة إذن إذا قلنا إن تونس رأس ضخ كاسح ينوء به جسم ضيئل كسيح - ولا نقول إن دولة تونس هي العاصمة ! وما قاله جوتييه حين كانت تونس نصف ما هي عليه الآن يصدق اليوم أكثر من أي وقت مضى "Toute la Tunisie est accrochee a cette ville monstre (1)"

على أن السؤال الآن هو لماذا هذه الضخامة والألوية الطاغية؟ لاشك أن أصابع الطبيعة ومؤشرات اللاندسكيب تشير بكل إلحاح في هذا الاتجاه ، فهنا تجتمع مزايا الموقع والموضوع كأحسن ما يكون في العالم العربي. فعقدية تونس الطبيعية متعددة الأطراف والأبعاد: وهي خارجياً عنق زجاجة وخاصرة للبحر المتوسط، داخلياً مجمع تونس وركن الزاوية فيها حيث تستقطب أقاليمها الحيوية الثلاثة : التل أو «أفريقية» - وهو حديقة الكروم الأوربية - من الغرب، وادي مجردة الزراعي الصخيب بما فيه أعلاه «الداخلة» التي تعد «صومعة غلال تونس» و«الساحل» جنوب «الضهرة» التونسية Dorsale

(1) Pierre George, La Ville, P. 274.

والذى يعد حقل الزيتون الوطنى. أما الموضع فيجمع بين الحماية والاتصال فتونس لاتقع على ساحل البحر مباشرة ولكن بين بحيرة ساحلية Lagoon تحميها من القرصنة شرقا وبين سبخة مستنقعية تحميها من البدو غربا، ولكى تتصل بالبحر طورت تونس لنفسها ميناء أمامية هى حلق الوادى «لاجوليت La Goulette»، ثم عادت فشقت أخيرا قناة صناعية عبر البحيرة تصلها بالبحر مباشرة، ومع ذلك فتحة نقط ضعف فى موضع تونس : ضيق المساحة، زفير السيروكو من الصحراء، وبخار البحيرة المنافعية . من هنا انشطرت براعم الضواحي: على الساحل مثل المرسى وقرطاجنة أو «كفر سايات» تونسية مثل باربو وحمام الأنف «الليف» (٢٢ ألفا) تلك هى مزايا تونس التى جعلتها عصب الحياة الاقتصادية فى الدولة تحتكر أغلب تجارتها الخارجية ومعظم صناعاتها الحديثة النامية وأجهزتها الإدارية والحضارية بما فيها جامعة الزيتونة المشهورة. أما فى تركيب السكان فتمتاز تونس بأنها فى حين ما كانت أكبر مدينة فى المغرب العربى بين المدن التى تنتقل فيها الأغلبية العديدة لغير المسلمين، فكانوا نحو الثلثين . كما كانت لحين أكبر مدينة فى المغرب العربى بين المدن القليلة التى يسود فى العنصر الأوربى فيها عبر الفرنسيين: فكان الطليان ثلثى الأوربيين ، ولكن هذه النسب تغيرت بعد ذلك إلى أغلبية وطنية بعامة وإلى أغلبية فرنسية بين الأجانب (١) .

(1) Klein, pp. 32-3.

من تونس ندلف إلى «الساحل» عن طريق ثلاث مدن بوابات : مجاز الباب غربا على المجردة حيث ينتقل من المرتفعات إلى السهل، واسمها يلخص وظيفتها ، ثم زغوان جنوبا حيث تسيطر على الفتحة الهامة في «الضهرة» فتربط بين وادي مليان وخليج الحمامات، وأخيرا ترنبالية Gronbalia في وسط عنق شبه جزيرة رأس بون (دخلة المعاوين) حيث تصل بين مدينة تونس وخليج الحمامات ، ومن هذا الخليج تبدأ سلسلة مدن «الساحل» التي نمتاز عامة بنمط يتكرر من الموضع ينحصر بين بحيرة ساحلية تحمي من القراصنة وسبخة داخلية تحمي من البدو، فعلى قاعدة شبه جزيرة دخله المعاوين نجد نابل التي تستمد اسمها من Neapolis الكلاسيكية أي المدينة الجديدة والتي استمدت دفعة كبيرة من الأندلوس والتي تشتهر بالسجاد والخزف. ثم بالقرب منها تقوم الحمامات التي أعطت اسمها للخليج، والتي كمدينة من مدن العيون المعدنية تعد اسما على مسمى - ثم تلي انفيدافيل Enfidaville (النفیضة) مدينة الاستثمار الزراعي الحديث التي خلقها الاستعمار كلية كمدينة شركات - شركة انفيدا - والتي تعتمد على زراعة وتصنيع الكروم خاصة والتي يمكن أن نعوّدها بوفاريك تونس. ثم ندخل إلى سوسة ثالثة مدن تونس (٤٨ ألفا) وعاصمة «الساحل» ومنفذ، ومن المحقق أن قريبا من تونس وأدها وخنقها إلى حد بعيد . وإلى الخلف من سوسة تقع القلعة الكبيرة، بينما تلي الموناستير التي لا تقل عن سوسة

حجما . أما المهدية فنؤل من أنشأها الفاطميون - الذين تحمل اسمهم -
فى ٩١٦م لتكون عاصمة لهم لنشر مذهبهم وسلطانهم ولكى تكون قاعدة
لتقدمهم نحو مصر . ولكن أهميتها انحدرت بعد انتقالهم وهى الآن أكثر
من ١٠ آلاف تعيش على الزراعة والصيد . وفى الداخل على بعد ٣٠ ميلا
تقوم القيروان خلف هذه الكوكبة الساحلية من المدن فى واد غير ذى
زراع : فليس ثمة نهر ملاحى فوادي الزرود المجاور ليس إلا مجرى
موسمى داخلى ، ولا هى مفرق طرق برية ، واقليمها استبس فقير قاحل
 . فالجغرافيا الطبيعية كما يقول ديبوا لا تعللها وإنما تعللها الجغرافيا
التاريخية . فقد أنشأها العرب الفاتحون بعيدا عن عمد عن الساحل
الذى لا قبل لهم به وبأخطاره حينذاك لتكون مدينة معسكر لهم (قيروان
= خيمة) وكقاعدة حربية للتوغل فى الداخل فيما بعد ، ولقد أصبحت
القيروان بعد هذا مركزا دينيا هاما ، لكنها خربت فى موجة بنى هلال
وسليم فى القرن ١١ كلية فورثت تونس دورها ، ولكنها عادت بعد ذلك
لتكون «فاس تونس» ، وهى تعيش على قوة اندفاع الماضى أكثر منها
على رخاء الحاضر ، فهى مركز لنسج السجاد والبرانس ولا تزيد عن ٤٠
ألفا (١) ، وعلى بداية خليج قابس وإزاء جزر قرقنة نصل إلى صفاقس
عاصمة الجنوب وميناؤه وثانية مدن تونس (٦٥ ألفا) ، والمدينة تتوسط
أكبر منطقة زراعية فى تونس وواحدا من أكبر حقول الزيتون فى حوض

(1) J. Despois, "Kairouan" , Anndles dr Géoge. Mars, 1930.

البحر المتوسط - حقل «الساحل» . وهي لهذا عاصمة الزيتون زراعة وصناعة وتجارة وتصديراً ثم هي ميناء فوسفات قفصة وحلفا الاستبس واسفنج الخليج . كل هذا يفسر أهميتها . ومع ذلك تظل قزما بالقياس إلى تونس فلاتزيد عن عشرين حجماً . وهي ما كانت لتصل إلى هذا الحجم لولا بعدها النسبي عنها مما حررها من نفوذها الطاغى الذى تعانيه سوسة مثلاً . وبعد صفاقس نقل المدن الهامة فليس ثمة إلا المحرس التى يدل اسمها على وظيفة الحماية - فالمحرس فى تونس مرادف للرباط فى المغرب . ثم نصل إلى قابس (٢٥ ألفاً) التى - بموقعها على بداية «أرض الجفار» - هى بوابة للصحراء كما هى بوابة للبحر . ويمكن أن نضيف إلى الداخل قليلاً مدن طلائع الصحراء الحمة على طرف لسان شط الفجيج ثم مارت ومطماطة ومدنين وبعدها على البحر جربة فى الجزيرة وزرزييس إزاعها ثم بن قردان قرب الحدود الليبية .

خط التل الأعلى (١)

يبدأ الخط فى أقصى الغرب بتطوان على ضلوع الريف الشمالية فى منطقة الجبال حيث تعد سوقها الرئيسية وتبلغ ٨٥ ألفاً . ثم تلى شفشاون (شاون) Xauen على الضلوع الشمالية لكتلة غمومارة ، وسيلاحظ أن كلا من تطوان وشاون تناظر عبر جبال الريف القصر

(١) راجع فى هذا الموضوع وبقية خطوط مدن المغرب المصادر السابقة للمدنى

برنار وكلاين .

الكبير ووزان على الترتيب . ويعد شاون تقل المدن على الريف وتبدأ المرحلة الفقيرة حقا فيه ، تلك التي طردت السكان من قديم إلى البحر والقرصنة . إلى أن نصل إلى الملوية ولهذه حيث يمكن أن نعتبر جرسيف Guercif وتاوريرت متممة للخط على فتحة متوغلة من التل ، ثم تلى وجدة مدينة الحدود الشهيرة وحلقة الوصل بين حوض سبو والتل الجزائرى وعقدة السكة الحديد بين الخط الساحلى وفرع بشار . كما أنها مدينة السوق للقبائل المحيطة . ولهذه المزايا تبلغ وجدة ٨٥ ألفا رغم أن النطاق الذى تقوم فيه ظل مطر شبه صحراوى .

وتلمسان بعدها هى أول حلقة جزائرية فى السلسلة وتعين بداية كوكبة متألقة من المدن الهامة منظومة خلف وهران ولكنها تقع فى ظلها وتاريخ تلمسان أعظم من حاضرها بكثير فقد أسسها الأدارسة على أنقاض مدينة بوماريا الرومانية ثم ضاعفها المرابطون ثم أصبحت تحت بن زيان من أعظم عواصم الإسلام تنافس القاهرة وبغداد وقرطبة ولكنها تدهورت بعد ذلك وقاست من حملات الإسبان . والمدينة اليوم وطنية تاريخية تبلغ ٧٣ ألفا فقط، تشتهر بالصناعات اليدوية القديمة من نسيج وتطريز وسجاد . وإلى الشرق منها وخلف وهران تقوم سيدي بلعباس (١٠٥ آلاف) التى كانت تعد من معاقل الاستعمار بالجزائر والتى تمتاز بتخطيط عصرى حديث وكانت المقر الرئيسى للفرقة

الأجنبية حتى سميت «باريس الصغيرة» وهي من المدن التي كانت كفة الأوربيين فيها ترجح الوطنيين عددا بصورة تقليدية ، ثم تلى معسكر (٤٠ ألفا) التي لعبت دورا تاريخيا هاما كقاعدة عسكرية - من هنا الاسم - ضد الاسبان وكانت عاصمة لفترة عابرة من الزمن والمدينة تقوم وسط سهول غريس المرتفعة الخصبة بالكروم والزيتون، ولها شهرة بالبرانيسى الغريسى، كما تقع قريبا منها آبار البترول المتواضعة التي كانت أهم ما تملك الجزائر منه قبل بترول الصحراء . وإلى الشمال قليلا تقع بيريجو perregaux . وهي مدينة جديدة من صنع الاستعمار الفرنسى، ولكن غليزان Relizane إلى الشرق أهم (٢٥ ألفا) . وهي تقع على وادى مينا رافد الشلف كمركز زراعى وتجارى هام ، كما يقع بجوارها بعض آبار بترول ما قبل الصحراء. وهي اليوم مرشحة لتكون محطة ضخ على أنبوب الغاز المنتهى إلى أرزيو على البحر .

وتلى عدة مدن صغيرة مثلا زمورة وعمى موسى وحمادنة (St. Almé وانكرمان Inkermann وأخيرا بوقفيظ (Malakoff) قبل أن نصل إلى مدينة الأصنام (أورليانفيل) على الشلف الأوسط والتي تقوم على أنقاض مدينة كاستيلوم الرومانية التي من كثرة تماثيلها وبقاياها استمدت اسمها العربى مدينة الأصنام ، والمدينة مركز زراعى كبير يشتهر إقليمه بالقطن خاصة لوفرة الرى من النهر والحرارة من الموقع .

وتبلغ الآن نحو ٣٠ ألفا . ونستمر مع الشلف فنصل قرب دخوله الهضبة إلى مليانة التي تتوسط سهول خميس مليانة الفنية بالحبوب والفواكه ، والمدينة من بناء صنهاجة ، وتكثر حولها الحمامات المائية الكبيرة، كما يقع قربها مناجم هامة للحديد. ثم نترك وادي الشلف إلى المديّة التي أسستها صنهاجة أيضا كمدينة تكتات تسيطر على فتحة هامة في أطلس التل تؤدي من الجزائر إلى الهضبة ثم أصبحت عاصمة محلية لحين ، ويكثر بها سلاله الجيش التركي. وإلى الشرق بالسترو مدينة الفتحة الجبلية المشهورة ، ثم على منحدرات الجرجرة تقوم ميشلى على ارتفاع كبير يجعلها سياحية ممتازة، وغير بعيد نجد بويرة وبنى منصور من المدن الصغيرة التي تقل بعد ذلك لمسافة طويلة حتى نقابل قسنطينة خلف سكيكدة .

والمدينة قسنطينة تضرب بجنورها في التاريخ الفينيقي منذ قرطة (القرية) ، ثم كانت مهد الاستقلال البربرى في دولة توميديا الشهيرة، ثم احتفظت بأهميتها في العصر العربى حين كانت من مشاعل الإسلام الكبرى. وهى اليوم ثالثة مدن الجزائر حجما (٢٢١ ألفا) وكبرى مدنها الداخلية بل كبرى مدن المغرب العربى الداخلية جميعا ، ولعل عامل الحماية هو الذى يفسر الموقع الداخلى ثم الموضع الصخرى الوعر الذى تحتله معلقة على جانبى وادى الرمل العميق. وكعاصمة لشرق الجزائر

تتركز فيها الصناعات الرئيسية والنشاط التجاري كما تمثل عقدة مواصلات حديدية هامة يخرج عندها فرع الواحات من خط الساحل الرئيسى ، وإلى الشرق من قسنطينة عدة مراكز صغيرة تتأرجح حول ٢٠ ألفا وتمثل مدن أسواق تجارية نموذجية فى مناطق زراعية غنية مثل القالة Guelma (٢٠ ألفا) على وادى سيبيوس ، وعلى الحدود التونسية سوق أهراس (٢٥ ألفا) . ويمكننا أن نتتبع خطنا فى مدن «الداخلية» الوادى الأعلى للمجردة الذى يعد جزءا من التل الأعلى ، فهنا فى «صومعة حبوب تونس» تكثُر مدن الأسواق الشهيرة ابتداء من غار ديماء على الحدود إلى سوق الأربعاء فسوق الخميس ثم باجة (٢٣ ألفا) . وعند تستور ينتهى خط مدن التل الأعلى مع انثناء المرتفعات ولكن تقل المدن وتتباع لسيادة الاستبس وندخل أضعف قطاع فى الخط فلا نجد إلا مراكز ضئيلة مثل جفور ثم حاجب العيون ومكناسى Maknassy ، بينما ابتداء من جفصة نلتحم مع خط مدن آخر هو خط أقدام الأطلس الصحراوية .

هضبة الشطوط

سهل مرتفع altiplano يتراوح بين ٨٠٠ ، ١٠٠٠ متر، محصور فى إطار جبلى intermontane أطلس التل والأطلس الصحراوى والأطلس الكبير، يحقق شكل زاوية حادة تبدأ فى الغرب بعرض ٢٥٠ كم وتنتهى فى الشرق بالالتحام فى عقدة جبلية فى تونس. على السطح تندفع بعض الجزر الجبلية الثانوية من ناحية وتتكون بعض البحيرات الداخلية

السبخة - الشطوط أو الزاغز - فى بطون المنخفضات المحلية من ناحية أخرى. والهضبة ككل ظل مطر: استبس فقير لا تغطيه إلا الحلفا البرية التى تغزر فى الغرب عنها فى الشرق. وبهذا النمط الطبيعى يتشكل نمط المدن: مجتمع مدنى قزمى أغلبه أقرب إلى القرى ويعمل كمراكز لتجميع الحلفا للتصدير، مغلغل شديد التباعد، يتنضد فى خطوط مدن من الدرجة الثالثة أو أقل. ولكن المغزى الجغرافى لتوقيع هذه الخطوط هو المهم. فهناك ثلاثة خطوط على الهضبة. خط على أقدام أطلس التل يناظر أقدامها البحرية موقعا وإن لم يكن أكثر من شبح لها وزنا، وخط مقابل على أقدام الأطلس الصحراوى سنرى له نظيره على أقدامها خارج الهضبة. ولا شك أن هذا التوقيع يفسره وفرة المياه نسبيا فى مخارج أودية الحائطين الجبليين وفى الصفة الاستراتيجية لبعض الفتحات والممرات فيها وهذان الخطان يلتحمان فى عقدة مدن متداخلة فى أقصى الشرق فى تونس. أما الثالث فخط - أو خيط - دقيق يخط وسط الهضبة ويمثل أساسا «مدن مراحل» بين إطاريها الجبليين يفرض وجودها اتساع الهضبة لاسيما فى الغرب. والخطوط الثلاثة تندغم فى نهاياتها الغربية فى حلقة مدن الأطلس الكبير التى هى أيضا مدن أقدام جبلية.

الخط الشمالى

يبدأ فى الغرب فى مراكش بيرغنت Berguent ثم العريشه فى

الجزائر ثم بوبو Bedeau ومرشوم جنوب جبال الضايه وكلها إلى القرى أقرب. ثم نجد سعيدة جنوب جبال سعيدة وهي أول مدينة حقيقية في الخط تتوسط منطقة زراعية غنية كما تشتهر بالصناعات النحاسية وتصل إلى نحو ٢٥ ألفا، ثم تلى فرندة ثم تيارت المدينة الهامة التي تزيد على ٢٥ ألفا. وأهمية تيارت تاريخية كما هي جغرافية. فهي وريثة تيهرت أولى العواصم الإسلامية المستقلة بالجزائر ومركز الدولة الرستمية. أما جغرافيا فهي أنشط مدن الأسواق في الجزائر لأنها تتوسط منطقة السرسو الزراعية الغنية التي يرونها نهر واصل رافد الشلف والتي تقع في ظل جبال الونشريس أغنى غابات الجزائر. ثم تلى مدينة ثنية الأحد مركز الاصطياف والارز في الونشريس ثم قصر البخارى وشمالها مباشرة بوغار على الشلف حيث يخترق سلسلة الأطلس جبال الونشريس غربا وتيطرى شرقا. وكل منهما بهذا مدينة يمر تؤدي إلى وهران. ثم تلى سور الغزلان وسنيدي عيسى. وجنوب جبال البيبان يستمر الخط ببرج عويرج، ثم جنوب جبال بابور بسطيف وإلى الشرق منها العلمة (St. Arnaud) وثاجنات على أعالي وادي الرميل. وسطيف هي بلا تردد كبرى مدن الشطوط (٧٤ ألفا) ، فهي قاعدة زراعية تجارية هامة كانت قديما عاصمة موريتانيا السطيفية أما العلمة (٢٥ ألفا) فمركز زراعى أيضا كما هي مركز تاريخى حيث يوجد بقربها أطلال مدينة جميلة الرومانية. ثم نصل إلى عين مليلة جنوب قسنطينة ثم

سدراته Sedrata وبعدها نعبّر الحدود إلى الكاف ومقتر Maktar في تونس وهما من المدن القلاع Villes - fortresses المحصنة في أعالي الجبال طلبا للدفاع قديما. وسنلاحظ أن واحدة منهما لا تقع على المليغ رافد مجردة وإنما على جانبه، ولكنهما الآن مدن أسواق كما أن الكاف تشتهر بمناجمها.

الخط الأوسط

هو أضعف خط مدن في المغرب، وهو الخط الشطوط بامتياز حيث يقع على محورها وبين بحيراتها أو عليها. وهو يبدأ من الشرق بتالة Thala وقلعة السن في الضهرة التونسية وهي أقرب إلى القرى المعلقة Villages perches منها إلى المدن الطلقة. ويستمر في الجزائر بالعين البيضاء قرب شط الطرف ثم بالمسيلة شمال شط الحضنة. والمسيلة موقع استراتيجي خاص فهي تقع على حافة لسان منخفض يقطع في الأطلس الصحراوية ويتعمق في الهضبة حاملا الصحراء معه إلى قلب الشطوط ولكنه يحمل أيضا طريقا طبيعيا فريدا عبر الهضبة لعب دوره التاريخي كما يلهب دوره البترول اليوم في شكل أنبوب الصحراء. ثم تلي الوسغ بين زاغز الغربي والشط الشرقي ثم مدينة الحلفا Alfaville جنوب الشط الشرقي ثم تلي مشرية بين الشط الشرقي والغربي، ثم أخيرا في مراکش تندرارة ومطرفة.

الخط الجنوبي

بدايته فى الغرب بوعرفة فى مراکش على خط حديد بشار وفى وسط سهل تاملت Tamlelt المرتفع. ثم تلى عين الصفراء فى الجزائر التى هى واحة على الشطوط عند الاقدام الشمالية للاطلس الصحراوية (جبال القصور) وليست واحة صحراوية كما قد يظن البعض. وعين الصفراء مركز إدارى له دور تاريخى بربرى أكبر من واقعها. ثم نصل إلى البيض (جريفيل Geryville) وأفلو Aflou شمال جبال عمور، ثم إلى جلفة شمال جبال أولاد نائل ونهاية خط السكة الحديدية الضيقة إلى مدينة الجزائر. ثم على النهاية الشمالية الشرقية لجبال أولاد نائل وعلى حافة انخفاض شط الحضنة الممرى تقوم بوسعادة بينما يناظرها على الجانب الآخر من الفتحة وعلى الحافة الغربية لجبال أوراس كل من القنطرة فى الجنوب وباتنة فى الشمال. وثلاثتها مدن ممرات هامة كما هى وأحات غنية. والواقع أنها بوابة الشطوط من الجنوب تتبعها سكة حديد قسنطينة - بسكرة . ولا يقل عدد سكان باتنة عن ٢٥ ألفا، كما تقع بجانبها آثار مدينة تعجد الرومانية الشهيرة التى كانت من أكبر مستعمراتهم فى المغرب . وكما تقع باتنة على الأطراف الشمالية الغربية لأوراس تقع خنشلة على أطرافها الشمالية الشرقية . تليها شرقا تبسة مدينة الفوسفات . وكل نهاية سكة حديد عبر الهضبة. وإذا عبرنا إلى تونس وجدنا القصرين وسيطة على الخط مباشرة بينما لا تبعد فريانة كثيرا .

الصحراء

هذه منطقة مدن الواحات التي ترتبط لا بالمطر ولكن بالماء الباطنى .
والواحات ريف الصحراء وحضرها فى نفس الوقت بالضرورة . ومن
السهل أن نتعرف على خطين متميزين من مدن الواحات خط عند أقدام
الأطلس الصحراوية الخارجية أى على جبهة الالتحام بين المرتفعات
والرمال، وهو يناظر خط مدن الأقدام الشمالية لنفس السلسلة بل إن من
السهل تحديد أزواج من المدن النظائر على طولها ، أما الخط الثانى
ففى قلب الصحراء وهو يرتبط بالأودية الصحراوية التى تتحدر من
الأطلس نحو الجنوب وتختفى تحت الرمال حتى تعود إلى الظهور فى
المنخفضات على شكل آبار أو عيون ، ومن المهم أن نلاحظ أن أغلب هذه
الواحات تتوقع على حافات الغطاءات الرملية أو بحار الرمال المعروفة
هنا بالعرق كالعرق الشرقى الكبير والعرق الغربى الكبير ، وهذا الخط
يبدأ فى الشرق قريبا من جبال الأطلس لكنه يبتعد عنها كثيرا فى
الغرب، وهو كذلك - وربما لذلك - أغنى فى الشرق منه فى الغرب
ويخرج عن نطاق الخط بعض واحات متطوحة فى قلب الصحراء الكبرى
يمكن أن نربطها بخطوط الواحات فى ليبيا .

خط أقدام الأطلس

نبدأ من حيث انتهينا بخط الشطوط الجنوبي : فى تونس حيث نجد
جفصة والمتلوى على نهاية الكتلة الهضبية، وكل منهما من مدن تعدين

الفوسفات الهامة ثم تلى فركان Ferkane فى الجزائر ومنها إلى مجموعة واحات الزيبان الغنية الشهيرة التى تقع على أقدام أوراس وجبال الزاب التى أعطتها اسمها العام ، والمجموعة بهذا تتوزع على جانبي فتحة شط الحضنة فى سلسلة الأطلس وتأخذ بذلك موقعا ممريا يضاعف من أهميتها كمواضع غنية بالمياه والنخيل وتغذيها بالمياه والحياة مجموعة من الأودية، وتستقطب المجموعة حول بسكرة ، ولكنها تبدأ شرقا بخنقة سيدى ناجى ثم سيدى عقبة ثم بسكرة التى تليها ليشانة وطولقة ثم أولاد جلال . ولعل بسكرة وطولقة وحدهما هما المدن الحقيقية فى هذه الكوكبة ، وسيلاحظ أن بسكرة التى هى من أهم الواحات فى الجزائر تقع موقع النظير لباتنة عبر سلسلة الأطلس الصحراوية ، وهى تسمى «ملكة الجنوب ومدينة النخيل وعاصمة التمر» فى الجزائر كما هى مركز سياحى يجمع بين ساحة الجبال والصحراء ، وبالمثل تقع الواحة التالية فى الخط – الأغواط Laghouat – بالنسبة لجلفة . والأغواط التى تشتق اسمها من الغوطة تستمد حياتها من وادى جدى أو مزى الذى ينبع من جبال عمور وتعتبر باب الجنوب وتعمل فى الصوف والحريز . ثم تتلوها غربا واحة برزينة Brezina التى تناظر البيض (جريفيل) عبر السلسلة الجبلية . أما عين الصفراء فتناظرها مجموعة متقاربة من الواحات هى فجيج وبنى ونيف اللتان تعتمدان على وادى زوزفانة، بينما على مسافة قريبة جدا تناظر بشار (كلم بشار

Colomb Bechar) والقناسة اللتان تعتمدان على وادى بشار واحة
بوعرفة عبر الحائط الجبلى .

ولهذه الكوكبة أهمية خاصة فهى نهاية خطين حديدين عبر الهضبة
إلى وهران ووجدة . والقناسة أصبحت منجم فحم ثمين يمثل ثروة
معدنية تقع على الحدود السياسية بين الجزائر والمغرب (مراكش) ،
ولهذا كانت لازالت مصدر احتكاك سياسى بينهما على ملكيتها ،
ويستمر الخط فى جنوب مراكش مارا بمريجة Mérija ثم إرفود
والريصانى اللتين تؤلفان معا واحة بيدموننتية هامة تحدد موقع واحة
سجلماسة وتافيالات المشهورة فى التاريخ القديم والوسيط كمحطة
لقوافل الذهب من السودان والتي بادت ولم يبق منها إلا أطلال قرب
الريصانى، وهذه المواقع جميعا تقع على بداية وادى درعة، الذى يؤدى
بنا بعد ذلك إلى قلعة سكورة Zagora ، مكونا فى كل ذلك «طريق
القصبات» المشهورة أى الحلات المحصنة التى تتالى على طول أقدام
الجبال وطلائع الصحراء ، والتي تلتحم فى النهاية بحلقة مدن أقدام
جبال الأطلس فى مراكش .

خط واحات الصحراء

نبدأه فى أقصى الغرب بواحة تنوف الجزائرية المنعزلة التى
تفصلها حمادة درعة عن وادى درعة فى الشمال والتي هى الآن موضع

نزاع بين الجزائر والمغرب ، ثم بعد بضعة مئات من الأميال نعبر فيها العرق الغربى الكبير نجد على حافته الشرقية مدينة القرارة Gourara فى الجنوب والقلعة El - Golea ؛ (لنيعة) فى الشمال ، وإلى الشمال كثيرا وعلى مجموعة من الأودية أهمها وادى مزاب تقوم واحات الشبكة موطن المزابيين الإباضيين ومركزها المدنى الحقيقى هو الفرداية بينما بنى يزقن ومليكة والقرارة واحات أقل أهمية . وإلى الشرق وغير بعيد عن الحافة الغربية للعرق الشرقى الكبير نجد واحة ورقلة (بنى وارجلان) التى تعتمد على وادى إيغرغر الذى ينبع من جبال الحجار فى الجنوب ، وعلى وادى أريغ الذى هو الامتداد الشمالى لوادى إيغرغر تقوم واحات أريغ التى تستقطب حول تغرت المشهورة والتى تلعب الآن دورا متزايدا كمدينة سياحة صحراوية ، وإلى الشرق منها مباشرة مجموعة أخرى من الواحات المشهورة بحرب الرمال هى واحات سوف التى مركزها كوينين ، وأخيرا نصل عبر أطراف العرق إلى منخفض شط الجريد فى تونس حيث نجد حياة مدن قوية فى توزر ونقطة على الشاطئ الشمالى الغربى للشط .

الفصل السابع

ليبيا

لعل هذه - حلقة الوصل بين المغرب والمشرق - أضعف حلقة في سلسلة المدن العربية ، وهي - كوراثها السكاني - تخضع لظاهرة «الجزرية» في توزيعها . فتمة جزيرتان بشريتان رئيسيتان إزاء الساحل - طرابلس وبرقة - تكاد تتفصلان عن بعضهما البعض إلا من خيط دقيق واه على الساحل نفسه وذلك لأن الصحراء تتقدم إلى سيف البحر تماما في سيرتيكا Sirtica على طول خليج سدرة لمسافة ٦٠٠ كم . وبعيدا في الداخل خلف طرابلس ومتفصلا عنها أرخبيل منثور أكثر منه منظوم من مدن الواحات في حوض فزان ، هو في حقيقته جزء من محور مدن الصحراء الكبرى الذي يبدأ في صحراء الجزائر . أما الربع الجنوبي الشرقي فهو «الربع الخالي» الليبي عن جدارة . والثقل العمراني كل الثقل ، سكانا ومدنا ، يذهب إلى طرابلس ، ثم بعد مدة تأتي برقة ، أما فزان فليست عمرانيا إلا حاشية وتذييلا بينما ليست الكفرة إلا نقطة مطلقة في قلب «الربع الخالي» فطرابلس وحدها نصف ليبيا وزيادة : ٨٠٠ ألف من ١,٠٩٢,٠٠٠ ، وبها وحدها المدينة المائة

ألفية الوحيدة في ليبيا : طرابلس (١٨٤ ألفا) ، وهي وحدها التي ترسم شبه شبكة مدن وتعرف صورة من هيرارشية مدنية ، إنها باختصار « النواة النووية » في ليبيا ومركز الثقل المدني بها ، أما برقة فأقل من الثلث ٢٢٠ ألفا ، وبها على الأكثر بضعة خطوط مدن ، وقمتها المدنية تقصر - على الأقل بحسب أرقام تعداد ١٩٥٤ - بون علامة المائة ألف : بنغازي ٨٠ ألفا ، أما فزان فحفنة من تراب مدن أكبرها لايزيد عن حجم القرى ، عن بضعة آلاف ، وكلها أقل بكثير من بنغازي وحدها (٥٥ ألفا) .

ومن الطريف أن نلاحظ عمق جذور حياة المدن في كل من طرابلس وبرقة خلال التاريخ. فمنذ العصور الكلاسيكية والمدن على الساحل تمثل مراكز الحضارة الحياة والسياسة فيهما ، ونضيف : كوكبات المدن بالذات : في برقة المدن الخمس Pentapolis وهي كرنه (قيريني أوسيرين Cyrene) وأبو اللونيا وبراكا Braca وطوكرة ويوسفريديس ، وهي الآن على الترتيب الشحات ومرسى سوسة والمرج وطوكرة وبنغازي (١) وفي طرابلس المدن الثلاث Tripolis وهي أوياء Oea وصبراتة Sabrata وليبتس ماجنا Laptis Magna وهي الآن على

(١) نقولا زيادة : محاضرات في تاريخ ليبيا . القاهرة ، ١٩٥٨ ص ٢٢ .

الترتيب مدينة طرابلس وصبراتة والحمص (أو الخمس) (١) وفي
الحالين سيلاحظ أن كلا من الأقليمين يستمد اسمه من مدينة أو مدن
معينة فيه: في العربية برقة من براكا ، وفي الأوروبية سيرانكا من
سيرين ، والأصل في طرابلس مباشر .

وتختلف «جزيرة» طرابلس عن جزيرة برقة : فالأولى هي الوحيدة
في ليبيا التي يتغلب فيها الاستقرار والزراعة على الرعى والبدواة
بصورة حاسمة، بينما للرعى والبدواة اليد العليا تماما في برقة ، ولهذا
فإن حياة المدن أبعد مدى في طرابلس ، كما أنها أكثر عصرية وتأثرا
بالغرب من برقة . قد خبرت مدن كل منهما عملية امتلاء وإخلاء أكثر من
مرة بالجاليات والجيوش الأجنبية ، ولكن مدن برقة اليوم كلها عربية
السكان ، بينما تكثر الجالية الإيطالية في مدن طرابلس لو أن جزءا
كبيرا منها زراع وسكان ريف . ولقد كانت برقة وطرابلس من مسارح
الحرب الأخيرة الرئيسية التي خضعت لحركة شد الحبل - Tug - of
war بين المتحاربين أشبه بما عرفت بلندة في شرق أوروبا ، وكمدن
بولندة تعرضت مدنها للتغير الكلى أو الجزئى بصورة خطيرة ، ولكن
نصيب برقة في هذا كان أفدح : فطبرق تهدمت كلية في الحرب ، بينما
دمر أكثر من ٦٠٪ من بنغازى . (قارن هذا بوارسو التي دمرت
بنسبة ٨٥٪) وقد جاء زلزال المرج أخيرا ليذكر بزلزال أغادير على
الطرف الآخر من المغرب وليؤكد هذه الظاهرة التكباتية في برقة ، وإذا

(١) المرجع السابق ص ٢٥ .

كانت شبكة المدن فى طرابلس أغنى منها فى برقة ، فإن نسبة سكان المدن فى برقة لا يستهان بها أيضا ، فيقدر أن ربع السكان سكان مدن ، وهى نسبة مرتفعة ترجع إلى فناء نسبة كبيرة من قطاع الرعى أثناء الحرب ضد الاستعمار وتحول أصحابها من البداوة إلى سكنى المدن .

أما فزان فهى كمجموعة واحات فى قلب الصحراء ، إلى القرى أقرب ، ولكنها لنفس السبب أيضا لا بد - كالسفينة فى البحر تحمل معها ماءها - لا بد أن تحمل فى طياتها جرثومة مدنيّتها . وفى ليبيا ككل إذا اعتبرنا الحجم وحده ، فستختزل حياة المدن الحقيقية إلى نقطتين طرابلس وبنغازى ، نهوى بعدهما مباشرة إلى أحجام قزمية فنجد درنة ٢١,٥ ألف والمرج ١٠ آلاف وسبها ٧ آلاف ، ولكننا فى ظل الإطار الحضارى العام لا بد أن نعتبر مدينة كل حلة نووية مستقرة تتجرثم فيها براعم حياة المدن من تجارة أو صناعة .

وسلاحظ عند هذا الحد أن الثنائية العمرانية التى تفرض نفسها فرضا على كيان ليبيا تنعكس انعكاسا مباشرا وحاسما فى ثنائية العاصمة فيها ، فالمدينتان الكبيرتان الجديرتان فى ليبيا هما طرابلس وبنغازى ، وليس خيرا منهما فى العالم العربى مثالا « للاحتكار الثنائى » المدنى duopoly فما عداهما مدن حقيقية فى ليبيا . وقد كان الثقل

الغلاب لطرابلس بطبيعة الحال ، ولكن البترول بدأ أخيرا يغير من قصة المدينتين قليلا وفي صف بنغازي إلى حد ما ، على أن حيرة ليبيا - الاستعمارية من قبل والاتحادية من بعد - بين المدينتين وصلت إلى أن اعتبرت كلا منهما عاصمة : بينهما تتوزع أجهزة الحكم ومؤسسات الإدارة ، أو تنتقل بينهما من وقت لآخر . والنتيجة في الحقيقة «نصف عاصمة» هنا ونصف عاصمة هناك في الحالة الأولى ، أو هجرة فصلية للعاصمة في الحالة الثانية ! كأنما لتؤكد سيادة الترحل في ليبيا الرعوية «بعاصمة رحل» أيضا ! على أن هذا الوضع انتهى بعد أن بدأ إنشاء البيضاء كعاصمة جديدة - فيدرالية أولا ثم قومية الآن - في برقة .

تلك هي الصورة العامة للمدينة في ليبيا ، إلا أن للبترول فصلا أخيرا يضيفه إلى القصة ، فرغم حداثة الإنتاج - منذ ١٩٦١ فقط - فإن إرهابات البترول كانت كفيلة بأن تحرك قوى اجتماعية وعمرانية تنعكس جميعا في المدن كبيرها والصغيرة (١) ، إن ظاهرة الخروج الريفي والهروب من الصحراء ظاهرة مزمنة في ليبيا الصحراوية الرعوية عرفت قبل البترول وحتى قبل الطليان فقد كانت سنوات الجفاف تقليديا سنوات طرد تلقى بالبدا في زحمة وتحت رحمة المدن.

(1) John I. Clarke "Oil in Libya : Some IMplications," Economic Geography, vol. 39, no, I, Jan. 1963, pp. 53 - 56.

ولكن كما ان انتزاع الطليان للأراضى الصالحة لفظ أبنائها إلى المدن كبرولتارية هائمة على وجهها ، فكذلك أتى البترول ليجذب إليها مزيدا من أبناء الريف أو الصحراء ، وكما فى بقية دول الصحراء أتى البترول فى ليبيا ليتخيم الوظائف الثالثة Overtiarisation (أى التجارة والخدمات) دون الثانية (الصناعة) وبالتالي على حساب الأولى (الزراعة)، ولهذا أخذ البترول من سكان الريف والبادية ليعطى المدن ، ثم هو لم يعط كل المدن بل أعطى للمدن الكبرى - فى هذه الحالة المدينتين الكبيرتين - دون المدن الوسطى وربما على حساب المدن الصغرى، فظلت هذه فى جمود إن لم يكن فى تناقص وتركزت كل الهجرة إلى المدينتين الكبيرتين ، أى أن أثر البترول أضر بالزراعة والريف كما أساء إلى المدن الصغرى والضعيفة . فمن «الجبل» تقاطرت الهجرة الريفية إلى طرابلس ومن أنحاء برقة انصببت فى بنغازى، ولذلك فآثار البترول المدنية تتركز فيهما رغم أنهما ليسا من مدن البترول بالمعنى المباشر. وكل منهما الآن مدينة فى ثورة عمرانية عارمة أهم صناعة فيها هى صناعة البناء والتشييد والمضاربات العقارية والمعمارية بصورة تضخمية إن لم تكن جنونية، فقد اتجهت كل مكاسب البترول والبورجوازية المنتفعة الناشئة إلى الاستغلال العقارى، ولهذا فالغلاء

الفاحش سمة ونتيجة طبيعية ، هكذا قلب المدينة «المدينة» العربية والقطاع التركي والفص الإيطالي كله يتجدد بالهدم والعمارات والناطحات التي تغير خط السماء كلية . بينما على الأطراف تنمو مدن العشش بصورة شيطانية خطيرة وتتفاقم مشكلة الإسكان الاقتصادي وغيره كما تتساح ضواحي الفيلات الغالية الأنيفة .

وسيبدو من هذا أن كل النمو المدني تركّز في المدن القائمة أكثر منه في مدن جديدة . وهو ما ينقلنا الي المدن التي عرفت ليبيا منها في السنوات الأخيرة عددا لا بأس . فنؤلا هناك مدن جديدة خلقتها السياسة مثل سبها عاصمة فزان ثم أخيرا البيضاء عاصمة الدولة الجديدة وهما من الحالات النادرة من مدن صغيرة تنمو بسرعة ونشاط، ثم هناك مدن البترول ولكنها من المقياس القزمي ، ثمة منها موانئ البترول مرسى البريجة وميناء السدرة ، ومدن الحقول مثل زليتين ، وأخواتها .

طرابلس

ربما جاز لنا أن نتلّكم هنا عن شبكة مدنية تتألف من ثلاثة خطوط واضحة تعكس بأمانة خطوط التضاريس الرئيسية وتأخذ شكلها . فتمة أولاً خط «الساحل» ثم خط «الجفارة» وأخيرا خط «الجبل» وثلاثتها استمرارات للخطوط المدنية المشابهة في جنوب تونس . وهي تبدأ متباعدة في الغرب على الحدود ، ثم تتقارب كثيرا الى الشرق من مدينة

طرابلس ثم تتفصح فجأة بتباعد شديد يزداد جدا كلما شرق . وأهميتها المدنية تقل بسرعة من الساحل الى الداخل .

خط الساحل

هذا أهم وأكثف خط مدنى فى ليبيا جمعاء . وهو يحتل النطاق الساحلى من سهل الجفارة أو بالدقة الشريط الذى يعرف منه «بالجفارة الصغرى» . يبدأ بقطاع مستنقى تستفيد منه الحدود بين تونس وليبيا وتقع على حافتيه بن قردان فى تونس وزوارة فى ليبيا والأخيرة رشحت فى حين لتكون النهاية لأنبوب بترول الصحراء الجزائرية ولكن تغلبت عليها قابس التونسية فى النهاية .. تتلو زوارة الزاوية ثم على مسافة معائلة طرابلس التى تقع فى أغنى قطاع زراعى من سهل الجعارة فى حقل غنى بالحبوب والفواكه والخضر . والمدينة على توسط حجمها تقف كالعنلق وسط مجتمع من المدن الأقزام .

هى كبرى مدن ليبيا ومدينة حقيقية بالمعنى الحديث . وقد توثبت بالنمو منذ الحرب الأخيرة وتفجرت به منذ تفجر البترول ، فمن ١٠٨ آلاف قبيل الحرب ارتفعت إلى ١٢٥ ألفا بعدها ، وفى تعداد ١٩٥٤ سجلت ١٣٠ ألفا ترتفع مع ضواحيها وتوايعها إلى ١٨٤ ألفا ، والمقدر أنها الآن تزيد على ١٩١ ألفا ، أى هى أول مدينة ليبية تصل إلى خمس المليون ، وهى الميناء الرئيسية فى ليبيا والوحيدة العميقة فيها (باستثناء طبرق المتطرفة الموقع) ، تحتكر من قديم أغلب تجارتها وأسرت منذ

البترول أغلب النمو في هذه التجارة وهو لا يستهان به . ففي الفترة ١٩٥٤ - ١٩٦٠ وحدها تضاعف عدد وحمولة السفن التي دخلت طرابلس ، ومعظم الصناعات القليلة في ليبيا بدأت في طرابلس . أما عمرانها فهي أكثر مدن ليبيا «أوروبية» وتحضرا : بها من الأجانب نحو ٤٠ ألفا بما في ذلك جالية ايطالية كبيرة ، ولها إلى جانب الطابع العربي طابع تركي ، كما تكثر بها الآثار الرومانية ، وفي توسعها الحديث السريع برزت لها ضاحية جميلة راقية في الغرب هي Gior- gimpopoli ، كما برزت لها مشكلة العشش التي حاولت أن تحلها بالمساكن الشعبية مثل مشروع باب عكاره Bab Accara في المنطقة التي أغرقها فيضان وادي Megenin في ١٩٥٧ (١) .

إلى الشرق من طرابلس تقابل الخيار ثم الحمص أو الخمس ثم زلوتين وأخيرا مسراطة على رأس مسراطة حيث ينشئ الساحل جنوبا تحفه سبخة طيلة هي سبخة طاورجا التي يساعد على تكونها اجتماع عدد من أودية الساحل فيها . وحول السبخة يتحول خط المدن الساحلى إلى خط داخلى يحتضن السبخة ويتمثل في طاورجا ثم الجدالية ويعود إلى الساحل عند نهاية السبخة في الجنوب مع بويرات الحسون ، ومع هذه الأخيرة تبدأ سيرتيكا صحراء الساحل المقفرة التي تخلو من حياة إلا من مواطنى خطى وتنقط مراحل الضرورة مثل سدره (سيرت) نفسها

(1) Clarke, Op. cit., pp.53-55.

ويوهادى ثم النوفلية حتى نصل إلى العقيلة فى كوع الخليج وعلى بوابة برقة . وقد بدأ البترول يغير هذه الصورة ، فكما فى الجزيرة العربية يتصادف أن البترول فى ليبيا يظهر هنا فى أفقر قطاع صحراوى من الساحل ، وبهذا أصبح من المحقق أن ما كان عامل الفصل الأكبر فى المعمور الساحلى سيصبح همزة الوصل الحرجة بين قطاعيه ، ولعل مرسى البريجة ميناء الزيت الجديدة هى أول مظاهر هذا التغير وهى ميناء اصطناعية خلقها البترول كنهاية لأنبوب حقل زليتين والبيضاء ، وهناك أيضا ميناء رأس السدرة نهاية الأنبوب الآخر . ولكن لابد أن ننظر لنرى مدى الأثر المدنى للبترول هنا نهائيا .

خط الجفارة

فى منتصف المسافة بين الساحل وحافة «الجبل» ، أى فى قلب سهل الجفارة ، ويتحدد أدق فى «الجفارة الكبرى» ، يمتد هذا الخط المدنى الذى يتألف من مراكز خدمات وتجارة لهذا الوسط الريفى الزراعى الذى يعتبر أغنى حقل فى ليبيا (١) ، هى مدن زراعية إذن ، ونبدأها خارج ليبيا بمدينين ثم فى داخلها بالعصا ثم العزيزية جنوب مدينة طرابلس ثم كاستل بنيتو من المستعمرات الإيطالية النموذجية الجديدة ثم ترهونة ، وبعدها ينتهى الخط جنوبا ليقطع الشقة الواسعة التى تمثل المنحدرات الوثيدة بين الجبل والساحل والتى تخطتها عدة أودية

(1) Birot & Dresch, Méditerranée etc., p.455.

موسمية طويلة ، وغالبا ما تتحدد مواقع المدن فيه على أواسط هذه الأودية ، فنجد بنى وليد تليها شمك Shemek على وادى سوفجين، ثم سداة ثم بونجيم على وادى بى الكبير . وبعد انقطاعا طويلة يمكن أن نعد مرده جنوب العقيلة امتدادا أخيرا لنفس الخط .

خط الجبل

«الجبل» اسم علم يطلق فى طرابلس على حافة الكويستا التى تحدد الهضبة الخلفية فى الداخل (وتسمى القبله Guibla) والتى تطل كالحائط على سهل الجفارة ولما كان ظهير القبله ينتهى إلى مرتفعات صحراوية فقيرة هى «الحمادة الحمراء» فى الغرب وجبال السودا فى الشرق ، فإن الحياة تتركز أساسا على الحافة الأمامية «الجبل (١)» . ولذا فإن هذا الخط المدنى هو فى حقيقته خط بيدمونتي ، وهو أيضا يبدأ فى تونس على سفوح جبال مطماطة بمطماطة والدويرات وغيرها ثم يبدأ فى طرابلس بمدينة الحدود نالوت ثم نستمر فى يفرن ثم غاريان جنوب طرابلس المدينة ، ولغاريان شهرتها المعروفة بالمساكن المحفورة تحت الأرض (حوش - جروتو) كهوف اصطناعية منخفضة مربعة الشكل على عمق بضعة أمتار فى أسفلها سرايب عديدة وطرق ملتوية لها أبواب سميكة ، وعلى جانبي السرداب تحفر «الغرف» المزدوجة بمعنى غرفة داخل غرفة . فغاريان مدينة كهوف اصطناعية Troglodyto تذكرنا بالنجف فى العراق وبلودان ذات الغرف المزدوجة فى لبنان ، والفكرة فى ذلك كله خلق بيئة عازلة تلطف من حدة تطرف المناخ القارى

(1) Ibid.

على مشارف الصحراء (١) بعد غاريان ومع انحناء الكتلة الجبلية ينحني الخط إلى الجنوب حاملا مزدة ، على أعالي وادي سوفجين ثم على بعد الشويرف Shweref على أعالي وادي بي الكبير . بعد ذلك وفي أحضان جبل السودا نصل إلى واحة الجفرة حيث نجد مدن هون والسخنة وودان ، وأخيرا تتم زلة - وربما أيضا زلتين بئر البترول الجديد - الخط غير بعيد عن نهاية خط الجفارة في مرده .

هذا ولا تخلو المرتفعات الداخلية من بضع بقع واحة مسكونة ولكنها لا تؤلف خطا مدنيا وإنما نقط الانتقال من طرابلس الحقيقية إلى فزان : ففي ظهير الحمادة الحمراء وعلى الحدود مدينتا سيناون ثم غدامس على بعد ٥٠٠ كم من الساحل ، والأخيرة أهم واحات طرابلس الداخلية وهي مدينة حدود بكل معنى الكلمة لأنها تقع في النقطة الحرجة التي تلتقي فيها حدود ليبيا وتونس والجزائر ، ونواتها مجموعة من الينابيع الغنية جعلتها منذ القدم مركزا هاما لطرق القوافل ، الواحة تعيش في عزلة موحشة وسط الصحراء توزع المياه فيها بقنوات مغطاة مما يحفظ الرطوبة ويلطف جوها . وتمتاز طرفها بالضيق الشديد ، ومبانيها عديدة الطبقات معدومة النوافذ، وكل هذا تفاديا للحر ، ولهذا تبدو الواحة ككل أشبه بقصر ضخم من قصور العصور الوسطى . هذه هي غدامش التي تقف كالعلم الفرد في الغرب ، هذا بينما في أقصى الشرق من الاقليم في جبال السودا تقع مدينة الفقهاء إلى الجنوب الغربي من زلة .

(٢) كرد على وزملاؤه ص ٥١٨ .

برقة

فى برقة شبه الجزرية خطان مديان فقط . خط الساحل ابتداء من خليج سدره حتى خليج السلوم ، وخط داخلى بيدمونتى فى الحقيقة يحيط بهضبة الجبل الأخضر التى تقوم كالجزيرة المرتفعة إزاء الساحل، وكما أن خط الساحل أضعف ما يكون فى نهايته شرقا وغربا ، فكذلك حلقة الداخل أضعف ما تكون فى قطاعها الجنوبي المطل على الصحراء، هذا بينما أغنى قطاعين فيهما يتقاربان كثيرا حتى يكاد أن يلتحما وعدا هذين الخطين فهناك خط واحات صحراوى داخلى خارج «شبه جزيرة» برقة بالمعنى الجغرافى ، وهو فى الحقيقة جزء من خط صحراوى يمتد من خليج سدره حتى وادى النطرون .

خط الساحل

يبدأ السهل الساحلى حول خليج سدره واسعا يأخذ شكل المثلث ما بين العقيلة وأجدابية والزيتونة ، ولكنه مع ذلك أفقر قطاع فى برقة : هو «برقة البيضاء» التى تستمد اسمها من تربتها الجيرية التى تركها الجفاف بيضاء اللون ، ولا مدن هامة هنا إلا نقط ساحلية كالعقيلة والبريجة وإلى الداخل قليلا أجدابية ثم الزيتونة ، ولا أهمية لأهمها سوى الدور التاريخى فى الحرب الأخيرة ، ثم إلى الشمال من الزيتونة يبدأ السهل الساحلى يضيق ولكن التربة تنفرج امكانياتها فتتحول مع فعل المطر المتزايد إلى تربة حمراء Terra rossa : فتكون «برقة

الحمراء» الخصبية التي تصلح للزراعة لاسيما في الروابي الحمراء التي تسمى محليا «الضهور الحمراء» (١) ولهذا نجد مدينة السلوق في الداخل قليلا ، ولكن بنغازي هي القمة التي تتوج برقة الحمراء .

هي كبرى مدن برقة ارتفعت من ٦٥ ألفا إلى ٨٠ ألفا بعد الحرب ، وتقدر الآن بأكثر من ١٢٠ ألفا ، وبهذا أصبحت مدينة مائة ألفية وثاني مدينة من نوعها في ليبيا ، وقد كانت متخلفة عن معدل نمو طرابلس حتى قريب ولكنها الآن أسرع منها نموا وذلك بفضل تحرك مركز الثقل في انتاج البترول من غرب إلى شرق ليبيا ثم إنشاء العاصمة الجديدة البيضاء ، والمدينة تقع في أوسع جزء من السهل الساحلي ومعظم أراضيها مزروع ، وهي وسهلها المحيط تضم أكثر من نصف سكان برقة جميعا ، وميناء بنغازي جيد نوعا ، ولو أنه ليس عميقا تماما كما أنه مفتوح للرياح الشمالية الغربية التي تسود شتاء . وهي إذا كانت تحتكر ٧٥٪ من كل حمولة موانئ برقة ، فإن هذه الأخيرة لا تعادل إلا ما يتراوح بين ٤٥٪ ، ٢٢٪ من حمولة طرابلس ، وكانت الميناء قد أصيبت بشدة أثناء الحرب ، ولكن ظهرت ، وبدأ الآن مشروع ضخ حقا لتوسيعها ، وتؤذن بأن تصبح منافسا خطيرا لطرابلس ، وهناك خط حديدي يصل إلى إقليم مدينة برقة (المرج) الخصيب ، وهي بعد المخرج الرئيسي لشمال وغرب برقة الغنى نسبيا ، وإذا كانت طرابلس

(١) كرد على وزملاؤه ، ص ٥٣ .

أكثر «أوربية» فإن بنغازى أكثر «عربية» فى طابعها وتركيبها ، وفى توسعها الحديث نشأ فى جنوبها الشرقى حى الفيلات الراقى الفويحات بينما تمددت على كثبانها الرملية المتماسكة فى شمالها مدينة العشش الرئيسية الصبرى .

وثمة فارق آخر بين العاصمتين ، فطرابلس تتوسط أغنى وأخصب أجزاء منطقتها ، ولكن بنغازى تقع نوعا ما على هامش Offside أغنى وأكثر مناطق برقة انتاجا ، وتقل بنغازى حجما عن نصف طرابلس ، وعدا هذا فإن درجة أولوية بنغازى النسبية كمدينة فى برقة أقل بكثير من مثيلتها فى طرابلس . فبنغازى لا تمثل إلا ٧,٣٪ من مجموع سكان برقة مقابل ١٦,٧٪ لطرابلس ، وبينما توجد فى برقة بعد قمة بنغازى مدن تصل إلى ٢٠ ألفا مثل درنة ، نهوى من طرابلس الشامخة إلى مدن قزمية لا يصل أكبرها إلى ٥ آلاف تقريبا .

بعد بنغازى يدق الشريط الساحلى إلى خيط رفيع متقطع يعرف «بالساحل» تنقطه عدة مسطحات ملحية تحدد استغلاله الزراعى ، ويحمل الساحل عدة موان أهمها طوكرة ثم طلميته (بطلمايس القديمة) ثم مرسى سوسة (أبولونيا القديمة) وأخيرا درنة ، والملاحظ أن كل المدن القديمة هنا هى اليوم قرى صغيرة ، أما درنة فمرفأ ردى صعب الاتصال بالداخل إلا أنها واحة ساحلية خصبة جدا رغم صغرها ولهذا تسجل ٢١,٥ ألفا من السكان .

ينتهى الخط الساحلى أخيرا بقطاع «برقة البحرية» أو مرمريكا (أو البطنان) ابتداء من خليج اليومبة حتى خليج السلوم . ورمريكا أقل ارتفاعا فمطرا فانتاجا من سيرنيكا ، ولذا تقتصر المدن على بعض موانئ تقع فى الكوات والفجوات الساحلية مثل اليومبة وطبرق والبردية وأخيرا فورت كابوتزو التى أنشأتها الفاشستية كحامية حدود إزاء السلوم المصرية ، وتعد طبرق مخرج منتجات مرمريكا الرعوية الفقيرة ، وكانت نهاية الخط الحديدى من الاسكندرية حتى مد إلى درنة ، وكانت طبرق قد تهدمت تماما فى الحرب وأعيد بناؤها بينما لازال خليجها الصغير مسدودا بحطام نحو ١٠٠ سفينة حربية ، وتكاد تكون طبرق الميناء الوحيدة التى تنافس ميناء طرابلس فى العمق ، إلا أن موقعها المتطرف أضاع من هذه الميزة (١) .

خط الداخل

الجزيرة الجبلية الناتئة كاللسان التى تؤلف نواة برقة يمكن أن نسميها فى مجموعها «برقة الخضراء» مقابلة لبرقة البيضاء والحمراء من قبل. فهى أغنى أجزاء برقة مطرا وانتاجا لارتفاعها ، وهى ترقى بشدة من «الساحل» فى سلعتين أساسيتين ، تعرف الأولى فى شرقها «بالعرقوب» وهى شديدة التقطع والتحريج ، وفى غربها تتسع إلى سهل

(1) Clarke, op. Cit., p.53.

مدرج مكشوف يسمى «بالوسيط» أطلق عليه الطليان اسم سهل برقة (بارتشي) أى المرج . أما السلمة العليا فتسمى «الظاهر» أو الجبل الأخضر (١) ، ورغم أن أكبر امكانيات السكنى تقع فى السلمة العليا ، فإن أغلب المدن الحالية تتوقع على السلمة الدنيا ، فنجد الأبيار ثم مدينة المرج أو برقة - التى كانت العاصمة فى العصر العربى - على سهل الوسيطة فى الغرب ، وقد دمر الزلزال أغلب مدينة المرج أخيراً فى ١٩٦٣ . ثم نجد قرينة (سيرين القديمة) والقبة على أرض العرقوب فى الشرق . وكما أن طوكرة هى ميناء المرج ، فإن سوسة هى ميناء قرينة . ويستمر الخط فى شكل حلقة مع السفوح الجنوبية الفقيرة للجزيرة الجبلية فنجد الميلى فى الشرق ومسوس فى الغرب .

الخط الصحراوى

ما بين برقة البيضاء فى الشمال وهوامش بحر الرمال العظيم فى الجنوب ، تمتد سلسلة من الواحات المنفرطة المتباعدة التى تبدأ قرب خليج سدره ولا تنتهى إلا خارج ليبيا فى مصر ، وقد كانت هذه الواحات المنخفضة الضئيلة مواطئ الخطى التى حددت طريقاً تاريخياً هاما للانتقال بين المغرب ووادى النيل ، ويبدأ من الوادى الفارغ قرب العقيلة عند خليج سدره ، ثم يشمل واحة أو جلة - جالو ثم يتتبع

(١) نقولا زيادة: ص ٢ - ٣ ، Fisher, p.485

الهوامش الشمالية لبحر الرمال العظيم حتى يضم واحة الجغبوب -
سيوة التى تشطرها الحدود السياسية والتى تمثل أهم حلقات السلسلة.
ويعد وادى النطرون نهاية الخط شرقا .

الصحراء

فزان

بضع حقائق بسيطة فى اللاندسكيب الطبيعى تفسر نمط العمران
والمدن فى فزان ، فهى أولا حوض صحراوى كالصحن شبه دائرى
يستمد ماءيته لا من التساقط وإنما من التسرب - تسرب المياه الباطنية
فى الطبقات المسامية من السودان . ثانيا هى صحراء من نوع
«صحراء الحمد والارج Hamada and Erg» فتتألف من ثلاثة
فصوص رئيسية من الصحراء الرملية تعرف فى مجموعها بإيدهان
Idehan (الدهناء؟) تحدها أو تتخللها وتفصل بينها عدة أصابع من
الصحراء الصخرية هى حمادة تنفرت فى الشمال وحمادة ذغر فى
الغرب وحمادة مرزق فى الوسط وأخيرا سرير تبستى فى الشرق . ولما
كان مصدر المياه الباطنية من الجنوب ، فإنها تظهر فى شكل أبار
متقطعة أو على طول بطون أودية تمتد على هوامش الفصوص الرملية أو
بالتالى على حواف الأصابع الصخرية البيئية . وأهم هذه الأودية ما
يتوسط الحوض على جانبى حمادة مرزق : وادى الشيتى فى الشمال
الشرقى ، ووادى الأجال (الوادى الغربى) ، ووادى الشاطى (الوادى

الشرقى) ، ويترتب على ذلك منطقيا أن كل واحات فزان تقع حول هوامش الفصوص الرملية ، وبالتالي أن أغلبها يقع على هوامش المنخفض كله لا فى داخله حيث يقتصر الشنوذ على جانبى حمادة مرزق . بمعنى آخر إن نمط السكنى يأخذ شكل حلقة دائرية يقطعها وتر قطرى .

وبالفعل تبدأ الحلقة فى الشمال الغربى على الحدود بواحة الفار على حواف حمادة تنفرت ، ثم تتحرك جنوبا شرقا على طول حافة صحراء الرمل فنجد الحاسى وإدرى ولكن براق أهم . ثمة بعدها أم العبيد فسبها العاصمة الحالية الجديدة لفزان التى تبلغ الآن سبعة آلاف ، ثم نعبّر جسر الصحراء الصخرية لنجد زويلة على رأس الفص الرملى الثالث تليها القطرون ثم تيجرحى والوجه الكبير غير بعيد ، فإذا استكملنا دورتنا جنوبا كانت أناي ثم غات فى أقصى الجنوب الغربى على الحدود وأخيرا برج التارات فى نتوء آخر من الحدود . أما عن الوتر الذى يرسم قطر الدائرة فيمتد من غات إلى سبها مارا بسردليس وأوبارى على الوادى الغربى ومرزق على الوادى الشرقى والأخيرة كانت العاصمة الايطالية ، وقد كانت أغلب واحات فزان ، ولكن واحات هذا الوتر القاطع خاصة ، تشارك حتى القرن الماضى فى حركة القوافل بين السودان والبحر المتوسط وتستمد منها كثيرا من ثروتها . ولكنها جميعا أقلت مع أسر هذه التجارة عبر الصحراوية . ولا يمكن فى النهاية أن

نزعم أن كل هذه الحالات مدنا ، بل العكس هو الأصح ، ومع ذلك ففي أغلبها جرثومة مدينة ميكروسكوبية .

الكفرة

شنود محلى بحت يتوسط قلب الربع الخالى الليبى ، وإن دائرة نصف قطرها ٣٠٠ كم ومركزها الكفرة ترسم عالما تاما من اللامعمور المطلق ، ويتماس محيطها فى ليبيا بواو الناموس وواو الكبير فى شرق فزان وجالو - أو جله والجغبوب فى برقة - وفى هذا الإطار لم تكن الكفرة إلا موطأ خطى فى طرق القوافل عبر الصحراوى ، ولا تزال تعيش فى عزلتها هذه . والواحة منخفض شبه دائرى قلبه الجوف وحوافه عدة واحات أخرى كالتاج وربيانه ويزيمة وتازربو وبشارة وجميعها لاتجمع أكثر من ٥ آلاف .

الفصل الثامن

السودان

نمط توزيع السكان والمدن في السودان هو النقيض المباشر لما هو عليه في مصر ، فإذا كانت مصر قمة التركيز والكثافة ، فإن السودان قمة التشتت والمساحة ، هذا لأن السودان - وحده بين البلاد العربية - هو الذي يستمد عموده الفقرى من السفانا الواسعة المترامية بطبعها ، ومعها ينفتح نمط العمران في فرشاة خفيفة جدا ولكنها مترامية جدا ، ولكن ليس معنى هذا أن هذه الفرشاة الغطائية تغطي كل المساحة السياسية أو تمثل متصلا عمرانيا لا تقطع فيه ، فالواقع أن للعمران في السودان محورين حيويين يمثلان كل خطوط القوة في كيانه : محور عرضي ومحور طولي ، فأما العرضي فإن السودان بعامة يقع في ثلاثة نطاقات طبيعية مناخية نباتية : شمال صحراوي من اللا معمور تقريبا هو «الثلث الخالي» وجنوب شبه غابي مناقعي أقرب إلى اللامعمور ، فلا

يتبقى إلا الثلث الأوسط السافاني الذي هو أساس المعمور ، ومن حسن حظ السودان أن هذا النطاق يقع حيث يصل السودان إلى أقصى اتساعه وعرضه ، كما يلاحظ أنه في قطاعه الشرقي ينحرف تحت توجيه كتلة الهضبة الحبشية نحو الشمال الشرقي حتى يشمل جبال البحر الأحمر ، أما المحور الطلي فهو محور النيل الذي يتعامد على النطاقات الطبيعية العرضية الثلاثة ليخفف من فقرها حيث الفقر ويكثف من غناها حيث هي غنية ، ولهذا فإنه يخطط في الثلث الشمالي خطا دقيقا من الحياة يجعل من هذا الثلث استمرارا - متدهورا - للنمط المصري سواء بمعموره أو باللامعمور . بينما هو في الثلث الجنوبي يمثل شبكة مفتوحة ولكنها ضعيفة جدا وممزقة مهلهلة من العمران تنتشر في تضاعيف «السد» وتجاويفه ، أما في النطاق السفاني فهنا يتم الزواج السعيد بين المطر والهيدرولوجيا ، بين المرعى والمجرى ، فتكون الثمرة خصوبة طبيعية بشرية فريدة تمنح السودان قلبه الاقتصادي ونواته النووية (١) ، فهنا ينفس النهر إلى «دلتا داخلية» - في الواقع عدة دالات داخلية مركبة تمثل أكبر وأغنى الدالات الداخلية في كل أفريقيا المدارية تتوجها الجزيرة حيث يرقد مركز السودان لا

(1) G. Hamdan, "Some Aspects of the urban Geog. of the khartoum Complex," Bull. soc. Géog. d'Egypte, t. xxxll 1959. p.89.

الحديث فحسب وإنما خلال العصور الوسطى كذلك . وإذا ذكرنا أن نصف سكان السودان حالياً يتركز فى ١٤٪ فقط من كل المساحة السياسية وأن مديرية النيل الأزرق وحدها تضم أكثر من مليونين أو ٢٠٪ من مجموع السودان (١) عرفنا توا أين يرقد هذا القطب العمرانى (٢) .

بهذا النمط العمرانى الصريح يتحدد هيكل شبكة المدن السودانية ، فهناك ابتداء «صليب» أساسى يتوسط الرقعة السياسية ويتألف من المحورين السابقين ويكاد وزن كل قطاع فيه يتناسب مع وزن قطاعات العمران فيهما وكل محور من المحورين ينتظم عدة خطوط مدنية واضحة بدرجة أو بأخرى ، وتقاطع المحورين ليس رأس السودان موضعاً فحسب ولكنه أيضاً قلبه موقعاً . فمن حسن الحظ أن هذا التقاطع يتم حوالى الوسط الهندسى للدولة ، وبهذا تتأكد وتتضاعف أهميته البشرية، وهنا يتمركز قطب المدن فى السودان فإننا إذا مارسنا دائرة مركزها كوستى ونصف قطرها ٢٢٥ كم لانتظمت الغالبية العظمى من كل مدن السودان ، ولكننا إنى جانب هذا الصليب الداخلى من المدن، سنلاحظ أنه لما كننا نألف المحور العرضى تصل إلى الحدود شرقاً وغرباً ،

(١) سعد الدين فوزى . جوانب من الاقتصاد السودانى . القاهرة ١٩٥٨ ص ١٨ .
(٢) عبد العزيز كامل . توزيع المراكز الحضرية فى السودان ، أعمال المؤتمر الجغرافى الأول . القاهرة يناير ١٩٦٢ ص ٧ .

بينما أهم مظاهر المدنية المحدودة في الجنوب تتركز على الحدود أيضا على طول خط تقسيم المياه بين النيل والكتفو ، فمعنى ذلك أن هناك على طول القوس الجنوبي الهائل للحدود السياسية للسودان «هلالا» من المدن قد يتراخى أو يتقطع هنا أو هناك لكنه حقيقة ، وإن تكن خفيفة – لاشك فيها بصورة عامة هذا بينما على الجانب الآخر من الحدود وفيما بين تضاعيف الصليب الأساسي فراغ أو شبه فراغ مدنى ، وبهذا يصبح النمط العام لشبكة المدن في السودان مؤلفاً من صليب أساسي في الداخل يستقر داخل هلال ثانوى على الأطراف الجنوبية ، ويرى عبد العزيز كامل في نفس النمط صورة أخرى معبرة : صورة السهم والقوس : «السهم هو المحور النيلي ، ووتر القوس المحور الرعوى ، وعود القوس» تمثله مدن الجنوب (١) .

وفى كل هذه الشبكة يمكننا من البداية أن نعتبر المدن في شمالها من حالات النقط الرطبة Wet - point settle ments والعكس في جنوبها حيث تسود حالات النقط الجافة dry- point . كذلك قبل أن نمضى إلى تحليل خطوط هذه الشبكة لابد أن نذكر أنها بامتدادها قد توحى بثراء مدنى كبير ، ولكنها فى الواقع من أفقر شبكات المدن فى العالم العربى ، فالغالبية العظمى من نسيجها تتألف من خيوط شبه مدنية أو شبه ريفية ، أما المدن الحقيقية فمحدودة للغاية ، الواقع أن

(١) المرجع المذكور ص ١١ .

نصف كل سكان المدن في السودان - ونسبة هذا الكل ٨٪ تسكن المدن الكبرى والنصف الآخر في المدن الصغرى . ونحن في تتبعنا للخطوط المختلفة لامفر سندخل بعض القرى المتضخمة أو المدن النصف ، فهنا أكثر من أى مكان آخر في العالم العربى تتدهور خطوط المدن بالضرورة إلى خطوط عامة للعمران .

محور النيل

من بلد المياه pays de rivières وبيئة السد الرطبة في أعالي النيل، إلى أرض الدالات الداخلية بين الأبيض والعطبرة التي يمكن بأنهارها الخمسة أن تعد «بنجاب» السودان ، إلى النيل النوبى ، يتحول المحور بالتدريج من عديد الشعب إلى وحيد الخط محققا بذلك النمط الشجرى الذى تشتهر به مورفولوجية النيل وسنبدأ نحن من الشمال مع النيل الرئيسى ثم النيل الأبيض ، ثم نتبع النيل الأزرق فالعطبرة، وأخيرا نعود إلى النيل في السودان الجنوبي ، وسلاحظ في منطقة الدالات الداخلية أن السكنى تكاد تكون قاصرة بصرامة علي خطوط المياه الدائمة بينما أراضى ما بين الأنهار Interfluves توشك أن تخلو من المدن إن لم يكن من القرى ، والسبب في هذا صعوبة الحصول علي المياه في تربتها الصلصالية الثقيلة ، وفي هذا تختلف أراضى ما بين الأنهار في «بنجاب» السودان عن أراضى «الدواب Doab المناظرة في بنجاب الباكستان (١).

(1) L.D.Stamp, Intepediate Geog, Lond, 1941, PP.51 - 2.

خط النيل الرئيسي

أفقر قطاعاته بالمدن هي أولها على طول النيل النوبي. فالوادي يختنق هنا كثيرا باقتراب حافتي الصحراء الصخرية أو الرملية كما يتقطع بالجنادل المتتابعة ويتحول السكنى إلى جيوب وأحواض منعزلة قزمية على هذه الضفة أو تلك. والحياة تعتمد على زراعة السواقي أو الطلمبات، الأحواض أو الدائم، والمجموع يقترب من نمط السكنى والانتاج في «الجنوب الأقصى» من مصر. والحلات تتوقع على طول الوادي في تباعد منتظم نوعا أو بالإشارة إلى مواضع الجنادل أو اتساع الأحواض، ولكنها في أغلبها ريفية الطابع، بينما تقتصر المدن على حلفا وكربة وبنقلة والثنائى كريمة - مروي. وتبدو حلفا - بالمقياس السودانى - بداية كبيرة نسبيا على الحدود مباشرة (١١ ألفا) والواقع أنها أكبر مدينة حتى نصل إلى عطبرة لأنها في الحقيقة نقطة انقطاع ممتازة break - of - bulk : انقطاع نهري حيث تقع شمال الشلال الثانى كنظير لأسوان شمال الشلال الأول، وبينهما علاقة وظيفية مباشرة هي الخط النهري الذى يتفادى الشلالين كما أن كلا منهما بداية السكة الحديدية شمالا أو جنوبا. ثم هي انقطاع سياسى كمدينة حدود ومدخل وبوابة للسودان من الشمال يتعامل فى نحو ١٠٪ من

تجارته الخارجية وهى أيضا انقطاع عمرانى لأن خزان أسوان يفرق الأرض إلى الشمال منها بقليل وتقف هى على رأس الشريط الانتاجى الدقيق ، وينتظر حلفا الآن مينة طبيعية بعد إتمام السد العالى حيث سيكون موقعها جزءا من بحيرة ناصر المقبلة . وهكذا بعد أن كانت أسوان وحلفا نظائر مدنية عبر الحدود وعبر الجنادل ، تترايط وظيفيا ولا تتفاوت كثيرا حجميا ، ستتحول الأخيرة إلى مدينة غارقة ، إلى مدينة مفقودة ، بينما ستتحول الأولى إلى عملاق صناعى ضخم ، على أن من المحتمل أن تقوم مدينة جديدة على بداية بحيرة ناصر قرب شلال دال لترث حلفا وبورها مضاعفا حيث أن البحيرة ستقدم وسيلة مواصلات فعالة بين مصر والسودان كما أن نهضة أسوان صناعية ستخلق إمكانيات تجارية أكبر بين البلدين ، وعندئذ سيلزم إعادة توقيع خط حديد العظمور إلى النهاية الجديدة ، وبهذا تصبح المدينة ضابط الطريق وليس العكس ، ومعنى السد العالى فى النهاية أن هنا مدينتين من مدن مواقع الشلالات ستتحولان إلى مدن مواقع نهايات البحيرات .

أما كرمة ودنقلة فتقعان أعلى الشلال الثالث ، على نهايتى حوض زراعى هام نسبيا هو حوض كرمة ، وفى منتصف الرحلة النهرية تقريبا بين حلفا وكريمة - مروي ، وقد لعبت دنقلة (٣٣٠٠) دورا تاريخيا مذكورا . أما قطاع الدبة - أبو حمد الذى يختنق بين العظمور وبيوضة فقير بوجه عام زراعى وليس من مدن إلا التوأم كريمة - مروي (٦٠٠٠ ، ١٦٠٠) . وهما تقعان بعكس الثنائى السابق أسفل الشلال - الشلال الرابع ، وقد أصبحت كريمة الآن نهاية الوصلة الحديدية من أبو حمد .

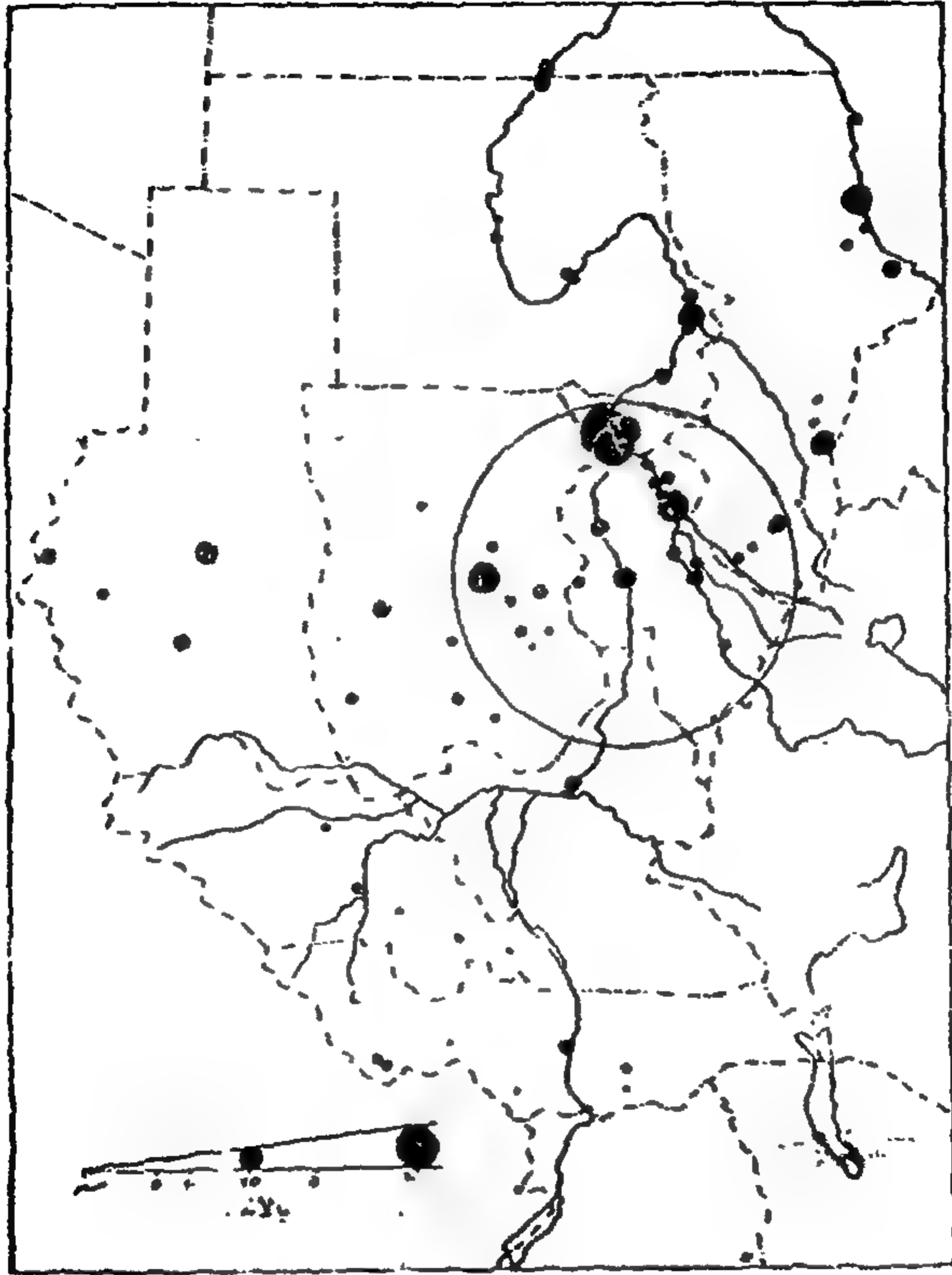
أما أبو حمد نفسها فأهميتها أنها موقع «كوع» نهري بارز ، وأصبحت عقدة حديدية إلى الشمال إلى حلفا وإلى الغرب إلى كريمة وجنوبا إلى عطبرة فالخرطوم . ولكن هذا لم يجعل منها مدينة ذات حجم لفقر القطاع نتاجيا ، ولا نجد بعد هذا إلا بربر أعلى الشلال الخامس وعند بداية أغنى قطاع فى النيل من حلفا حتى الخرطوم، وقد كانت من المدن الهامة حتى القرن ١٩ إلى أن برزت جارتها المنافسة عطبرة وتغلبت عليها وتركبتها اليوم فى مثل حجم حلفا تقريبا (١١ ألفا) . وليس لبربرة فرصة للنمو إلا إذا زاد الاستغلال الزراعى فى الأراضى الجيدة المجاورة .

أما عطبرة فمدينة حديثة من خلق السكة الحديد . فقد كانت قرية نكرة حين تقرر اتخاذها مقرا لإدارة الأعمال والانشاءات فى مد السكة الحديدية إلى البحر الأحمر ثم بعد ذلك مركزا رئيسيا لكل مصالح السكة الحديدية السودانية ومصانعها وورشها .. إلخ .. وقد جعلها هذا مدينة موظفين وعمال تبلغ ٣٦ ألفا منهم أكثر من ٦ آلاف يعملون فى السكة الحديد . والمدينة فى أكثر من ناحية تشبه موقع الخرطوم بحرى فهى تقع على الضفة الشمالية للعطبرة حيث يلتقى بالنيل الرئيسى ، مع الفارق أنها تمتاز بأنها أقرب إلى موانئ الأحمر وأنها تعاني من أن خانق سبلوكة (الشلال السادس) يخنق الملاحة أعلى النهر ، ومن حيث الموقع تلخص مزايا عطبرة فى أنها مدينة مقرن بين النيل والعطبرة ومدينة عقدة مواصلات حيث أنها أكبر نقطة فى ثنية النيل شرقية ولذا كان طبيعيا أن تخرج منها وصلة البحر الأحمر . أما ناحية الضفة

الجنوبية للعطيرة فتقوم الدامر التي قد يكون لها أهمية تاريخية ودينية ولكنها الآن غير مهمة اقتصاديا (٥٥٠٠) . واذ نترك ملقى العطيرة بالنيل تختفى المدن حتى نصل إلى شندى على الضفة اليمنى شمال الشلال السادس سبلوقة . ولقد كان لشندى دور تاريخى كبير ، وهى الآن عاصمة مركز ومدينة ثكنات (١١ ألفا) . وعلى الضفة المواجهة المتمة (١) . ولا يفصل بينهما وبين العاصمة المثلثة إلا الخانق .

وقبل أن تنتهى من هذا القطاع من النيل الرئيسى ينبغى أن نذكر تعميمين هامين . فنؤلا سنلاحظ كيف أن مواقع المدن - فيما عدا مدن الملقى - تتحدد بالتناوب بالإشارة إلى الشلالات الستة ، واحدة جنوب الشلال والأخرى شماله : وادى حلفا شمال الثانى ، كرمة - دنقلة جنوب الثالث ، كرمة - مروي شمال الرابع ، بربر جنوب الخامس ، وأخيرا شندى شمال السادس ، ولا شك أن هذا التناوب يسهل تفادى الشلالات ويضمن ربط أجزاء الأحباس الحرة من النهر ، أما الملاحظة الثانية فهى أن كل المدن بين أبو حمد وشندى تقع إلا واحدة على الضفة اليمنى - لا شك تحت تأثير امتداد الخط الحديدى على هذه الضفة.

(1) K. M. Barbour, The Republic of the Sudan, Lond., 1961, PP. 135-140; R. Hodgkin, Sudan Geog, 1952, pp. 150 ff.,



. أحجام المدن في الحدودان
 قطر الدائرة ٧٥٠ كم ومساحتها كوسمى
 (عن باربر)

العاصمة المثلثة (١)

على رأس النيل الأبيض وحيث يلتقى بالأزرق لا بد لنا من وقفة عند العاصمة المثلثة . فهنا قلب السودان موقعا وموضعا . وقد كان هذا هو الموطن المزمّن للعاصمة في السودان منذ قرون : فسواء في الدامر أو في شندى أو سنار - وإن نذكر حلفاية الملوك أو سوبا - كانت العاصمة تدور في فلك هذا الموقع . أما الخرطوم فبدأت كمعسكر حربي مصرى في ١٨٢٠ فقط ثم استقرت في ١٨٢٠ لتكون قاعدة للسودان ولم تكن حينذاك تقارن بكبريات مدن السودان كشندي وسنار وواد مدني . وقد تعرضت بعد ذلك لكثير من الأزمات والتناقص والأويئة وكثيرا ما فكر في نقل العاصمة منها بل نقلت فعلا لفترة إلى شندى . وقد قدرت في ١٨٤٠ بنحو ٢٠ ألفا وفي ١٨٦٠ بنحو ٦٠ ألفا - ربما مبالغة - وعادة فهبطت إلى ٢٠ ألفا في ١٨٧٠ ، وفي ٥ - ١٨٨٦ خربتها المهديّة تماما وأقامت عاصمتها جديدة في أم درمان ، ولم تعد الخرطوم إلى الحياة مرة ثانية إلا مع «الاسترداد» في ١٨٩٨ ، كمدينة استعمارية مخططة ، وبعد قليل بدأ إنشاء ضاحية لها مقابلة على الأزرق هي الخرطوم بحري . كذا كانت البداية الحديثة جدا «للعاصمة المثلثة» - أو «طرابلس النيل» إذا أردت .

(1) Hamdan, op. cit., pp. 89-94', Geog. The Growth & Functional structure of Khartoum", Geog. Review, jan. Eckistic june,s 1960, pp.21 راجع أيضا تلخيصا للبحث الأخير في مجلة - 4. 1960, pp 393-8.

ولم تنطلق المدن الثلاث حقيقة إلا منذ الحرب الأخيرة . واليوم تبلغ أم درمان ١١٢ ألفا والخرطوم ٩٣ ألفا وبحرى ٣٩ ألفا . أى أن أم درمان وليست الخرطوم هى كبرى مدن السودان ، بينما أن المجمع المدنى كله يبلغ ٢٤٥ ألفا - قل ربع مليون - وتقارب بهذا مدينة كبور سعيد فى مصر أو جاكسونفيل فى فلوريدا بالولايات المتحدة ، ولئن بدا هذا ضئيلا بالمقياس العالمى ، فهو بالمقياس الأفريقى يضع المثلثة كأكبر مجمع مدنى فى نطاق السفانا - السودان - فى النصف الشمالى من القارة بما فى ذلك داكار (٢٣٤ ألفا) . وهنا يلاحظ أن اقتصاديات القطن فى الجزيرة لم تؤثر التأثير الكامل على المثلثة بنفس الدرجة التى أثرت بها اقتصاديات القطن فى مصر مثلا على القاهرة ، ولعل جزءا من السبب أن نظام الملكية الغيابية فى ظل الاقطاع فى مصر أدى إلى المركزية العاصمية بدرجة لم تعرفها الخرطوم حيث لم يخلق نظام مشروع الجزيرة ملكيات ضخمة غيابية . والمثلثة رغم هذا هى أعظم حقيقة مدنية فى السودان ، ومركز الثقل المدنى فيه تضم وحدها المدينتين المائة ألفتين الوحيدتين به .

ولا ريب أن هذا الاحتشاد الفريد يدعو إلى التساؤل ، ولا شك أن الموقع الحاسم هو التفسير الحقيقى . فبصرف النظر عن مزايا الموضع المحلى من جبهة مائية عريض منعشة ، فمزايا موقع المثلثة لا تتكرر فى أى مكان آخر فى السودان ، فهنا عقدية هيدرولوجية مثلثة على شكل

حرف ٧ مقلوب : هي «المقرن» بلمتياز - و - «مقرن» الخرطوم جدير بأن يصبح اسم نوع كما هو اسم علم . ثم هي تقع على بداية المعمور بعد رحلة الصحراء القاحلة أى على جبهة الالتحام بين الصحراء والسفانا ، وبهذا تحتل نقطة حرجة من خط لابلاش الشهير الذى يجمع عائلة ضخمة من مدن العالم القديم على حواف الصحراء والاستبس ، والذى يبدأ فى افريقيا من داكار وينتهى إلى بور سودان . ثم يضاف إلى ذلك أنها رأس الجزيرة : أعظم وأغنى دلتا داخلية فى افريقيا المدارية ، ورأسمال السودان الحديث ونواة المعمور فيه . إن الخرطوم باختصار تتوج ما يمكن أن يعد «الميدلاند» السودانى على أن هذا الموقع الممتاز جغرافيا قابل للمناقشة السياسية فطالما كان السودان رقعة محدودة تحت الحكم المصرى كانت الخرطوم عاصمة متوسطة إلى حد كبير - كانت كما يقول ووكلى «تقريبا آخر حدود الحكم المصرى كما كان» . ولكن منذ توسع السودان وزحف الحدود جنوبا إلى البحيرات أصبحت الخرطوم تقع بنسبة ١ : ٢ ما بين الشمال والجنوب ، أى قلت مركزيتها وتوسطها نوعا ، خاصة إذا تذكرنا بعض الاتجاهات المدسوسة فى الجنوب . كما ان بعض السودانين يرى فى سنار عاصمة الفونج التاريخية وريثا شرعيا للعاصمة السودانية . على أنه لا شك أن المثلثة بعامة قد اكتسبت من الحجم والثقل والمكانة ما يؤكد مستقبلها إلى الأبد .

وفى داخل المثلثة تعد الخرطوم العاصمة السياسية الحديثة بالمعنى
الصارم ، ولكن أم درمان فى نظر الوطنيين هى العاصمة الوطنية
بامتياز . على أن من الناحية العملية لا شك أن المدن الثلاث مجمع واحد
وكائن متفاعل مترابط تمثل فيه الخرطوم العصرية الحديثة بصناعاتها
وإدارتها «الرأس» وأم درمان بجرمها الثقيل وطابعها الوطنى «الجسم»
والخرطوم بحرى بصناعاتها الخفيفة «والثقيلة» النامية «الأطراف» . أو
هى على الترتيب بحسب الوظائف المكتب والمسكن والمصنع ، ولا يقلل
من هذه الوحدة والتكامل الوظيفى ذلك القدر من التشتيت والانسياع
الموفورلوجى الذى تفرضه الجبهة المائية وطبيعة النسيج المدنى فى
المجمع وتسيطر الخرطوم على كل الوظائف والنشاطات الحديثة فى
السودان من استيراد وتصدير وتمويل ومواصلات ، فهى الجهاز
العصرى لكل السودان الحديث فى علاقاته مع العالم الخارجى ، وتقف
بور سودان بالنسبة لها موقف الوكيل من العميل ورغم أن بور سودان
هى المنفذ - الميناء الخارجية للجزيرة فإنها نهائيا بمثابة الخرطوم على
البحر Khartoum - by - the - Sea وقد أصبحت الخرطوم أخيرا مركزا
حيويا هاما خاصة بعد التغييرات الاستراتيجية فى أفريقيا جنوب
الصحراء . أما أم درمان فلا زالت كما كانت دائما أكبر سوق - بازار -
أفريقية فى القارة وتختص بالتجارة الوطنية ، وهى تمتص كل تجارة

غرب السودان والنيل وتمثل السوق بالنسبة لزراعتها والرحل ، تجمع حاصلات الصحراء والسفانا : الجلود ، الصوف ، اللحوم ، الصمغ - مقابل الحبوب والمنسوجات من الوادى إلا أن عدم وصول السكة الحديدية إليها يحرمها من فرص التصنيع . ومنذ الاستقلال بدأت كثير من وظائف أم درمان تتدفق على الخرطوم التى لن يمضى طويل حتى تكون قد تفوقت حجما كما هى وقعا .

النيل الأبيض

لا تتكاثر السكنى أو المدن بشدة حول النيل الأبيض رغم أنه خط ماء أساسى فى منطقة الدالات الداخلية ، وذلك لسببين : بشرى وهو أن القطاع الأكبر منه ظل طويلا ينقصه عامل الحماية ويتعرض لأخطار الرحل كما أنه حتى كوستى شمالا كان من إقليم الدنكا والشلوك حتى القرن ١٩ . أما السبب الآخر فطبيعى وهو أن الأبيض نهر عريض تتدرج ضفتاه ببطء شديد مما يجعل خط الماء يتفاوت مع الفيضان والتحاريق تفاوتاً قد يصل إلى ميل على كل جانب ، ومن ثم يصبح توقيع المدن خطراً (١) ، وتقل عددا وحجما بشكل ملحوظ إذا ما قورنت بالأزرق وهى لا تلتزم ضفة معينة من النهر بنوع خاص .

وياستثناء القطنية التى هى أقرب إلى القرية ، فإن أول مدينة منذ أم درمان هى الدويم على الضفة اليسرى (١٢،٢٠٠) . وقد كانت الدويم

(1) K. M. Barbour, p.181 .

النافذة التقليدية لغرب السودان على النيل ومجمع تجارته ولكن حين تقرر مد السكة الحديدية من الأزرق إلى الأبيض وجد أن الدويم ليست أفضل موضع لإقامة كوبرى على النهر ، وإنما يتحقق هذا فى موضع إلى الجنوب من جزيرة ابا ، حيث مد الخط فنشأت مدينة جديدة بكرى هي كوستى التى - بالمناسبة - تستمد اسمها من تاجر يونانى من أوائل معمرها (١) ، وبها انكمشت أهمية الدويم التاريخية وورثت دورها مضاعفا كوستى المحدث - تماما كما أدبيل من بربر إلى عطبرة ومن سواكن إلى بور سودان ، وكوستى بهذا ملقى مواصلات نهريه وحديدية : عقدة السكك الحديدية بين غرب السودان وشرقه ، وميناء نهريه تمثل رأس الملاحه فى النيل الأبيض جنوبا إلى أعالي النيل . ولهذا فهى الآن أكبر مدينة على النيل الرئيسى ابتداء من المنثشة (٢٢،٧٠٠) .

وبعدها لا نجد إلا عدة حلات صغيرة مثل الجبلين والرنك على الضفة اليمنى ثم الثنائى ميلوت وكاكا ثم كويوك التى كانت تعرف بفاشودة فى القرن الماضى والتى ارتبط ذكرها بالحادثه الاستعماريه المشهوره . أما الملكال فهى المدينة الكبيرة الوحيدة فى هذا القطاع ، وهى تقع على الأبيض عند ملقى السوياط على حافة منخفضه على الضفة اليمنى تعطى موضعا يكفى بالكاد للمدينة ومطارها ولكنه

(1) Id, p. 199' Hodgkin, p.137.

يحميها من الفيضان . أما موقعها فمتوسط في مديرية أعالي النيل التي هي عاصمتها ، فتتصل بسهولة نسبية بطريق السيارات شمالا في الفصل الجاف وبالملاحة النهرية شمالا وجنوبا في الفصل المطير ، ولكن المدينة في النهاية لا تزيد عن ٩٧٠٠ نسمة لأن الشلوك - وكانت عاصمتهم التاريخية - لا يتخلون بسهولة عن حياة الرعى أو يقبلون على التمدين (١) .

النيل الأزرق

إذ نترك الأبيض لا نكاد نلقى في قلب الجزيرة إلا المناقل حتى نصل الأزرق وفيه نجد - حتى باستبعاد المثلثة - أغنى مجرى نهري في السودان بالمدن وأكثرها بالسكان ، ويكفي أن حول هذا العمود الفقري قامت دولة الفونج أقوى الممالك السودانية قبل العصر الحديث ، ورغم أن بعضا من المدن كان كبيرا في القرن الماضي مثل سنجا والرصيرص قبل السكة الحديد وقطن الجزيرة ، فإن أغلبها بدأ من قرى صغيرة ونما مع مشروع الجزيرة وعليه . ومع ذلك فإن الرصيد المدني هو أقل من أن يتناسب بعامة مع ثروة المشروع ، وهذا يرجع إلى صرامة نظام الشركة

(1) Id., pp.104,244.

الاقتصادية والدورة الزراعية الذي لا يترك فرصا أو إمكانيات مادية كبيرة للفلاحين (١) رغم أنه يمنع قيام إقطاع زراعى أو ملكية غيابية ، وأغلب المدن تقع على الضفة اليسرى التى يتبعها أيضا الخط الحديدى، ولكنها على الضفتين ترتبط أساسا بنطاق معين من التربة هى أراضي Kerrib وهى شريط من الصلصال يتلو شطوط النهر العالية ويعانى من التعرية التى تركته غير صالح للزراعة ، ولكنه يبعده عن مستنقعات ورطوبية النهر المباشرة من ناحية وجودة الصرف فيه من ناحية أخرى يمثل النطاق الأمثل للسكنى والمدن (٢) . كذلك يلاحظ أن المدن تقل وتتضاءل وتتباعد فى الجزء الأعلى من النهر لا لعامل طبيعى من نقص فى الماء أو غيره وإنما فقط لأننا نقترّب من حدود الحبشة التى كانت تقليديا من مناطق لاضطراب وقلة الأمن .

أما عن سلسلة المدن نفسها فتبدأ بالكاملين (٤٣٠٠ نسمة) ثم الحصاصيصا (٦٦٠) التى تواجه رفاعة (٩١٠٠) ، ثم المسلمية (٣١٠٠) ، وكلها مراكز إدارية محلية ، ثم نصل إلى واد مدنى كبرى مدن الجزيرة (٥٠ ألفا) وعاصمة مديرية النيل الأزرق وبجانبها كشبه ضاحية بركات المركز الرئيسى لإدارة المشروع . وواد مدنى مدينة ملقى : عندها يصب

(1) Id., p.207.

(2) Id. pp.206,189-190.

الرهـد فى الأزرق ، وبعد الحاج عبد الله نصل إلى سنار (٨١٠٠) عاصمة الفونج التاريخية وعقد المواصلات الحديدية الحديثة حيث يلتقى خط الأزرق بخط الشرق والغرب وإلى الجنوب قليلا نشأت حلة ضخمة من الغربيين Westerners الذين يعملون فى الجزيرة هى مايورنو Maiumo (١٤ ألفا) ولكنها قرية أكثر منها مدينة (١) وغير بعيد تقوم السوكى (٧٤٠٠) أما سانجا فهى من المدن القديمة الهامة والكبيرة نسبيا حاليا (٩٤٠٠) ، وليس بعدها مدينة هامة على الأزرق إلا الرصيرص (٤٠٠٠) بعيدا إلى الجنوب ولكن أيضا بعيداً عن الحدود وأسفل مندفعات دمازين . وتمتاز الرصيرص بأنها الآن نهاية سكة حديد الأزرق أما فما كاو فازوغلى وكرموك (١٦٠٠) من مدن الحدود القديمة التى لعبت دورا فى تجارة الرقيق فأهميتها الآن محدودة ، وكلها مدن بيدومونتية بوضوح ، وأخيرا وقبل أن نترك الأزرق ينبغى أن نلاحظ كيف يخلو رافده الدندر والرهـد من أية مدن هامة عدا المفازة على الرهد التى كانت ولا تزال متجرا للبطانة وسوقا للماشية والحبوب ومحط على الطريق إلى الشرق رغم أن الخط الحديدى قد تخطاها وأختار بدلا منها الحوالة (٤٠٠٠) إلى الشمال قليلا والتى تحولت من قرية إلى معبر للسكة الحديدية .

العطيرة

أما إلى الشرق من الرهد حتى العطيرة فالبطانة شبه الصحراوية

(1) P.105.

فقيرة سكانا ومدنا لعدم وجود موارد مياه دائمة ولا يذكر منها إلا أبو دليج فى الشمال وقلع النحل (٣٠٠٠) فى الوسط وهى تدين بوجودها إلى مجموعة التلال التى تقوم عليها وتستمد ماءها منها ، وكذلك إلى الشرق القصارف التى تقوم على الطرف الشمالى لحافة بازلتية هامة هى حافة القصارف التى تبرز من الكتلة الحبشية ، والمدينة تدين بقيامها إلى عدة آبار مضمونة ، وقد نمت إلى سوق هامة ومدينة قلعة وحامية وبلغت الآن ١٧,٥٠٠ نسمة وبدأت تتجاوز إمكانياتها المائية . أما العظيرة نفسه فرغم أنه يمتاز بنفس النظام النهري كالأزرق ، فإنه يختلف عنه تماما فى العمران ، فهو أقل الأنهار الثلاثة الكبرى هنا سكانا ومدنا . فباستثناء العظيرة على مصبه فى النيل لا نجد إلا بضع حالات قليلة متباعدة أقرب فى مجموعها إلى القرى مثل قوز رجب فى الشمال وخشم القرية فى الوسط والشوك (٢١٠٠) عند ملقى ستيت بالعظيرة بينما فى الجنوب على الحدود تماما تقترب القلابات من مجرى النهر لكن دون أن تقع عليه تماما ، وسيلاحظ على هذه الحالات كيف تعبر على الترتيب عن طبيعة اللاندسكيپ والموقع على طول مجرى النهر ، فقوز رجب تدل على الوسط الرملى السائد فى البطانة ، وخشم القرية هى نموذج لحالات «فم الماء boca del agua» الشهيرة على مخارج الأنهار من المرتفعات إلى السهول ، بينما تمثل القلابات نقطة من خط مدن البيدمونت على ضلوع الكتلة الحبشية .

نيل السد

خط السوياط - بحر الغزال - بحر العرب خط تقسيم ميسور من حيث المدن كما هو من حيث نواحي أخرى كثيرة في جغرافية السودان، والمثلث الجنوبي الذي ينحصر بينه وبين الحدود يمكن أن نسميه من قبيل التأكيد «نيل السد» ، رغم أن السد لا يستوعبه كله وإنما يحتل قلبه فقط . والمنطقة في مجموعها هي «أرض الأنهار (١)» ووسط اسفنجي بامتياز . وإذا كانت قلعة الحبشة المجاورة هي أعلى قصر من «قصور الماء» في افريقيا ، فإن السد أخطر «تية من الماء» Labyrinth فيها . والحقيقة الهيدرولوجية هنا تحكم كل ما عداها من الحقائق الطبيعية والبشرية . وإذا كانت الهيدرولوجيا تؤلف شبكة معقدة كثيفة زئبقية ، فإن العمران أبعد ما يكون عن صفة الشبكية ، ويقتصر على تراب شتيت متطاير من «رحل المستنقعات» معلق أساسا وكقاعدة على الرقع «والجزر» المرتفعة نسبيا عن مستوى المستنقعات، أما الاستقرار المدني فأقل من نادر، ولا يزيد متوسطه في المديرية الثلاث التي تكون المنطقة - أعالي النيل، بحر الغزال، الاستوائية - عن ١.٥٪ من مجموع السكان «٢» وهو بعد شسوذ طارىء ، لم تلق بنوره إلا حديثا في مدن صغيرة أو قزمية متباعدة منعزلة ، أكثر سكانها ليسوا من

(١) محمد عوض محمد نهر النيل . القاهرة ١٩٤٨ ص ٢٨ .
"2" barbour , P. 104

الأهالى المحليين بقدر ما هم من التجار و الموظفين والإداريين من الشمال الآن ومن الأوربيين حتى قريب. المدينة هنا باختصار نبت جديد لا يكاد يجد مكانه فى هذه البيئة المائية البدائية ويوشك أن يختنق وسط نبت السد الطبيعى.

ونحن لا نستطيع أن نتكلم عن مدن بمعنى الكلمة وإنما عن براعم مدن إن لم يكن عن بذور مدن فى أغلب الحالات، فكلها لازالت «محطات» خطيرة فى جبهة ريابة. ولعل أهم جانب فيها ليس وظائفها أو أحجامها ولكن مواقعها. ففي هذه الظروف الطبيعية الطاردة الصعبة يتحتم انتخاب مواقع تستفيد من المجارى المائية باعتبارها خطوط المقاومة الدنيا وشرائين المواصلات الوحيدة فى أجام بل غابات البردى. ولكن فى نفس الوقت ينبغى أن تكون مواضعها فى حمى من العنصر الطبيعى الحطم - الماء. ولهذا نجد أن هناك عدة خطوط محددة من المدن وأشباه المدن فى المنطقة يمكن أن نجتمعها فى نمطين: حلقة مثلية داخلية تطوق قلب السد ويطنه فتحف به دون أن تدخل إليه، وخط خارجى أطول أبعادا مركب على شكل رقم ٧ يحيط بالحلقة الداخلية من الخارج على طول الحدود.

فالحلقة الداخلية ترتبط بهوامش قلب السد من ناحية وآخر أقدام الهضبة الجنوبية من ناحية أخرى. أى أنها «موان مستنقعية» (١) تقع

(١) عبد العزيز كامل، المرجع المذكور ص ١١

على جبهة الالتحام بين الأرض الهشة الرطبة المنخفضة المغلقة وبين الأرض الصلبة الجافة العالية المكشوفة التي توازي الحدود وتمتد بطولها تحت اسم هضبة الحجر الحديدي Ironstone plateau وبهذا يمكن أن تعتمد على المجارى السفلى العريضة من شبكة الأنهار فى الاتصال بالشمال، وفى الوقت نفسه تقع بمنأى عن الجوانب السالبة فى السد. وداخل هذه الحلقة فراغ مدنى تقريبا إلا من أدوك على بحر الجبل كما لو فى «عين» السد، ولنتبع هذه الحلقة من الشمال بعد الملكال.

فثمة أثار Atar قبل مصب السوبات بقليل ثم تونجا قبل مصب الزراف على البر الشمالى بينما تتوغل فنجك جنوبا على الزراف. وبعد بحيرة نو نجد Bentiu على بحر الغزال ووانج كاي Wang kai (غابات العرب) عند اتصاله ببحر العرب، بينما تتقدم مشرع الرق إلى الداخل كثيرا لتحدد نهاية الملاحة المنتظمة حين تتعذر مواصلة الرحلة فى المجرى الأعلى إلى واو. وهى بهذا تعد ميناء خارجية out-pcrt لواو وليس على بحر العرب - وقيمتها الملاحية طفيفة - إلا حلة واحدة تذكر هى Abyei قبل اتصاله بالغزال. بينما على الغزال بعد المشرع هناك جورجياى Gorgial ثم أويل (٢٤٠٠) ثم نياملل Niamlell على اللول.

ثم تنتهى الحلق جنوبا لتمر بواو (٨ آلاف) على ملقى الواو وسويح

Sue ونهاية رحلة البواخر الموسمية والآن نهاية السكة الحديدية الجديدة التى تخترق السد لأول مرة متفرعة من خط غرب السودان، ولاشك أن هذا الخط الحديدى جاء عاملا حاسما فى مستقبل واو. ولنا أن ننتظر لها نموا غير عادى فى هذا النطاق اللامدى. هذا ومن واو يتجه خط المدن بانتظام نحو الجنوب الشرقى ليضم تونج (٢٠٠٠) على التونج، ثم رومبيك (٢٠٠٠) قرب نهر النعام ثم بيرول (١٩٠٠) قرب الياى، وبعدها نصل إلى بور وجونجلى وغابة شمبى، الأولين قبل اجتماع الجبل والزراف والأخيرة عنده، واختيار جونجلى لتكون بداية مشروع قناة جونجلى لتفادى السد يحدد مباشرة طرف السد نحو الجنوب، ويمكننا أن نتم دورتنا مع الحلقة الداخلية بعد هذا بوات Waat التى تقوم منعزلة فى السهل المترامى بين السوياط والجبل على بقعة عالية نسبيا ترفعها فوق مستوى المستنقعات. ومن وات نتجه إلى أبوونج على السوياط الأدنى حيث تغلق الدائرة.

خط تقسيم المياه

أما الخط الخارجى الذى يواكب حدود السودان تقريبا على شكل ٧ مفتوحة فيمثل أساسا ضلوع هضبة الحجر الحديدى ولكن له ملحق خارجى على الحدود مباشرة. فالأول يوازى بعامة قاعدة الحلقة الداخلية. ويمتاز ببعده عن مستنقعات السد الحقيقية وبارتفاعه الذى

يلطف من مناخه نوعا وبتريقته الجيدة التى تصلح للطرق البرية وبكثافته النباتية المعقولة التى تفتحها إلى حد ما للعالم الخارجى. هكذا يبدأ الخط بحفرة النحاس على أعلى بحر العرب ويجوارها غير بعيد كافيا كنجى، ثم على اللول نجد راجا Rega تليها ديم الزبير. ثم بعد رحلة طويلة نلقى أمادى على منتصف الياى. وهى تؤدى بنا مباشرة إلى القطاع الأعلى من بحر الجبل حيث تتقارب كوكبة من المدن النهرية بصورة نادرة فى الجنوب . فتمة منجلا فى الشمال تليها جنوبا لالو وغندكرو ثم جوبا والرجاف شمال شلالات بدن. ومن المهم أن نلاحظ أنه فى خلال المائة سنة الأخيرة تذبذبت العاصمة الإدارية الإستوائية كثيرا بين منجلا ولالو وغندكرو والرجاف وبوفيلة لأسباب طبيعية أو عسكرية أو سياسية، ولكن أهم أن ندرك أن كل هذه ليست إلا مواضع محلية مختلفة فى إطار موقع إقليمى واحد أساسا.

وجوبا (١٠,٦٠٠) هى العاصمة الإدارية اللاستوائية منذ الثلاثينات وتمثل رأس ملاحه بحر الجبل وتمتاز موضعا بأنها تقع على لسان نائى مرتفع يحميها من الفيضان والرطوبة، وموقعا بأنها ملقى الطريق النهري الشريانى مع الشمال من كوستى بالطرق البرية الوحيدة التى تتبع أطراف هضبة الحجر الحديدى حتى أويل غربا، على أنها كميناء نهريه تقاسى من أن البواخر لا تستطيع الوصول إليها فى التحاريق

وإنما إلى منجلا فيلزم إعادة التفريغ والشحن منها إلى جوبا. وأمام جوبا مستقبل لبعض النمو، ولو أن البارى القبيلة المحيطة لا تميل كثيرا إلى الاستقرار فيها (١). وإذا نعبر بحر الجبل شرقا يستمر الخط المدنى ممثلا فى توريت (٢٣٠٠) شمال منحدرات الایماتونج ثم كابويتا شمال منحدرات الديدنجا، ويمكننا أن نتتبع الخط بعد هذا شمالا خلال بيبور بوست على ملقى البيبور والفيفينو، ثم خلال أكويو بوست على ملقى البيبور والبارو، ثم أخيرا جمبيلا على البارو عند أقدام هضبة الحبشة إذ تلتقى بالسهل وداخل حدود أثيوبيا فعلا حيث احتفظ السودان بهذا الموقع منذ ١٩٠٢ حتى ١٩٥٧ كمحطة بوليس وجمارك (٢).

أما عن خط الحدود الملحق فهو أشد التصاقا بقمم هضبة الحجر الحديدى منه بضلوعها، ولذلك فهو فى الواقع خط تقسيم المياه الفعلى بين النيل والكونغو أو هو كما يمكن أن ننسبه بشريا خط الزاندى ولكنه لا يمثل إلا قطاعا صغير الامتداد، ويفضل الموقع التبادلى على الحدود إلى جانب المزايا الطبيعية النسبية تطور هذا الإقليم اقتصاديا فى الزراعة ثم الصناعة على أساس القطن فى مشروع الزاندى، وأصبح هناك خط طرق جيد يخطه شرقا بغرب. ولهذا نعت فيه عدة مراكز مدنية حديثة بعضها مخطط تخطيطا هندسيا وبلغ حجما يعد من أكبر

"1" Babour, pp. 262 - 3

"2" Barbour, p. 245

ما فى الجنوب باستثناء العواصم الإدارية . ثمة منها طمبورة ومويا، ولكن الأهمية كل الأهمية الآن هى للمدينتين الجديدتين يامبىو (٢٩٠٠) ونزارا (٢٠٠٠) حيث تعد الأخيرة مصنعا حديثا للغزل والنسيج. ثم تلى مريدى (٩٠٠) على أعلى الجبل Gel بينما تحتل ياي (٨٠٠) أعلى الياي. وتسلمنا الأخيرة إلى كاجوكاجى قرب بحر الجبل ثم إلى نيمولى على ثنية مشهورة عليه أمام شلالات فولاً وإزاء بوفيلة خارج الحدود، وبين نيمولى وجوباتشل الشلالات الملاحه فيستعاض عنها بطريق السيارات.

محور السفانا

الثالث الأوسط من السودان هو محور السفانا الذى يمثل قطاعا من نطاق هائل عبر القارة بين السنغال والبحر الأحمر، وهو دهليز قارى على مقياس ضخـم Durchgangsland يمثل خط الحركة الرئيسى فى النصف الشمالى من إفريقيا حصورا بين الصحراء والغابة، وهو أيضا نطاق السكنى الأساسى، حيث يمكن المطر الفصلى للرعى كقاعدة وللزراعة كعنصر مساعد وفى السودان لا يلزم هذا النطاق الاتجاه الشرقى الغربى الصارم بل ينحرف فى شرق السودان إلى الشمال الشرقى تحت توجيه كتلة الحبشة الجزرية. وهذا الميل يخلق فروقا ثانوية بين قطاعاته فى غرب السودان وفى شرقه، ففي غربه ينقسم أساسا إلى

نطاقين عرضيين: شبه صحراء فى الشمال ورمال «القوز» فى الجنوب.
أما فى شرقه فتسوده شبه الصحراء وحدها وهكذا يبدأ قطاع السفانا
فى شرق السودان جنوبا حيث ينتهى قطاعه فى غرب السودان شمالا،
ومعنى هذا ابتداء أن غرب السودان أغنى بال عمران من شرقه . أما بين
الشرق والغرب فإن محور السفانا يتخلل حور النيل نظريا فى نسيج
متشابك تشابك السدى واللحمة، ولكن عمليا يزيغ المحور الأقوى محور
النيل المحور الأضعف محور السفانا، وهكذا يتقطع النطاق إلى جناحين
بلا قلب - أو بقلب «صناعى». وكلا الجناحين يمتاز بإطار جبلى فى
أقصى الشرق فى جبال الأحمر وفى أقصى الغرب فى جبل مرة،
وبقاعدة جبلية أخرى على حدود الحبشة فى الشرق وجبال النوبا فى
الغرب. ولهذا كله فبينما تتعدد خطوط المدن الفرضية فى غرب السودان
نجدها تقل كثيرا فى شرقه، ومن المفيد لنا من الناحية العملية أن
ندرس كل قطاع على حدة.

غرب السودان

تتزامن السفانا بين عرضى ١٥ ، ١٠ شمالا، أى بين عرض
الخرطوم وخط بحر الغزال - بحر العرب. والنصف الشمالى منها - أو
أقل قليلا - هو سفانا شبه صحراوية يسودها الرعى والترحل، وهى
أفقر عمراناً ونادرة المدن، أما النصف الجنوبى أو يزيد قليلا فهو

السفانا الحقيقية الأغنى مطرا ونباتا والتي يخطتها نطاق السكان الرئيسى وتنقطها أغلب المراكز المدنية، ولما كانت القيزان - أى التكوينات والكثبان الرملية - تغطى الجزء الأكبر من النطاق الجنوبي فهو نطاق «القوز». وسواء فى شبه الصحراء أو القوز فإن الاستقرار يتوقف على الماء الضابط الأول للعمران، وكل نقط الاستقرار وخطوط الحركة ترتبط «بالنقط الرطبة» Wet Point settlement، ولمصادر الماء أشكال أربعة هى الآبار التى تعتمد على الماء الباطنى والتى تزيد كلما اقترب المستوى من السطح ولذا تسود فى شمال ووسط القوز وخاصة فى بطون الأودية والخيران (الأخوار). ثمة بعد هذا «الحفير» أو الفولة (١) وهى الصهاريج السطحية التى تحفر لتلقى واختزان الأمطار، وهى تكثر فى جنوب القوز حيث المطر أكثر ولكن خاصة حيث يغطى السطح طبقة صلصالية غير منفذة كما فى جبال النوبا. وهناك السدود التى تقام على الأودية حيث الأرض صلبة كما فى هوامش كتلة جبل مرة، وأخيرا هناك شجرة التبلدى وهى خزان حى للماء، ولو أن قيمته كضابط للسكنى قد قلت نوعا ما أخيرا. وكقاعدة عامة كلما زادت هذه المصادر غنى وعددا زاد إمكانيات التحميل بالسكان والتركيز فى مدن (٢). ويترتب على هذا أن القوز هو الأكثر سكانا نسبيا، وبخاصة وسطه، أما شبه الصحراء وأطراف القوز الجنوبية على مشارف إقليم السدود فأفقر عمرانًا، كما أن كردفان أغنى سكانا ومدنا من دار فور

"1" Hodgkin, Sudan Geog, p. 32.

"2" hodgkin , p. 34.

بصورة حاسمة، وتبلغ نسبة المدنية فيهما على الترتيب ٦٥٪ ، ٤٠٪ .

وفى داخل هذا الإطار تلعب المواصلات دورا آخر، فمنطقة القوز صعبة المواصلات للغاية ولهذا كانت الرحلة بين كردفان ودار فور شاقة مثبطة، وإذا كان هذا يفسر عزلة وانطوائية دار فور فإنه يفسر أيضا ذلك الانقطاع العمرانى الواضح فى نطاق السفانا بين قطبي كردفان ودار فور، وعدا هذا فإنه لما كانت المواصلات قبل العصر الحديث هى المواصلات البرية التى تعتمد على الجمل أساسا ولما كانت البيئة الشبه صحراوية هى الوسط الطبيعى لهذا الوسيط. فإن أهم طرق الحركة شرقا بغرب كانت تجنح إلى أطراف القوز الشمالية حيث يمكن لثروة القوز الاقتصادية أن تستدق دون أن تبتعد كثيرا عن بيئة الجمل المثلى، وتلك حقيقة فى ذاتها مهمة لأنها ستفسر متناقضة تركيز المدن المهمة فى الجانب الأفقر من القوز بينما فى القوز الجنوبى حيث يزداد المطر تتضاءل الأحجام بالنسبة للشمال (١). إلا أن هذا مد الخط الحديدى من الفاشر إلى نبالا حديثا ثم مده بوصلة إلى واو أخيرا ليعطينا أول خط عبر صحراوى transsaharan حقيقى فى إفريقيا، سيقرب هذه الأوضاع فى المستقبل، ويبيشر جنوب القوز بتنمية اقتصادية وعمرانية مهمة.

وفى ضوء هذه الضوابط والأنماط العامة مجتمعة يمكن أن نتعرف

"1" Barbour,p. 105

على عدد من خطوط المدن ننتابع من الشمال إلى الجنوب، فأولها وحيد في نطاق شبه الصحراء ولهذا فهو من أفقر الخطوط ولا يضم أحجاما مهمة وإنما أغلبه «محطات» صحراوية. وفيه تلتئم كتم على الهوامش الشمالية الشرقية لكتلة جبل مرة كنقطة بيدمونتية بسوديرى (١٨٠٠) بأم سيالة بعدة حلات ثانوية أخرى. ثم يلي أول خط في القوز على حواف شبه الصحراء، ليجمع بين الجنيئة والقبيلية والفاشر وأم كدادة وبارة، فأما الجنيئة (١٢ ألفا) فبوابة السودان الغربية وناقذته على السودان الأوسط (الفرنسى سابقا) وهي تكاد تقع على خط تقسيم التجارة بين بورسودان وبورت هاركوت في نيجيريا. أما الكبكية فتقع في الوادى المسمى بهذا الاسم والذي يربطها بالجنيئة. أما الفاشر فتضع قدما في القوز وقدما على الجبل - كتلة مرة: هي ميناء صحراوية ومدينة بيدمونتية. أما موضعها نفسه فتقوم على حافتين رمليتين يفصلهما واد مزروع، والفاشر عاصمة تاريخية لمملكة دار فور التى شهدت مجدا كبيرا حتى بداية العصر الحديث، ولكنها الآن تعاني من عزلتها في موقعها الداخلى، فهي أكبر أبعد مدينة عن كل سواحل افريقيا شرقا أو شمالا أو جنوبا، وحتى قريب كانت الفاشر تلعب دور المتجر entrepôt الوسيط بين كل دار فور والعالم الخارجى فإليها تأتى كل واردات دارفور وتوزع منها وفيها تجمع كل صادراتها ومنها تشحن. والعلاقة الضرورية بينها وبين الأبيض يعاكسها ٤٠٠ ميل من رحلة «مخيفة» عبر

القوز، ولا تزيد المدينة اليوم عن ٢٦ ألفا أى تاسعة مدن السودان، وربما كانت أكبر من هذا فى الماضى، وربما لن تزيد كثيرا فى المستقبل لأن خطا حديديا أنشئ إلى الجنوب إلى نبالا سيحدث لا شك أسرا نقليا على حساب الفاشر. وكل مدن غرب السودان يكثر الغرباء فى الفاشر من «الجلابة» العرب والشوام والفرزانيين، أما إذا انتقلنا إلى أم كدادة فلا نجد إلا مجرد نقطة مرحلة على الطريق، بينما تدين بارا (٤٩٠٠) بأهميتها النسبية إلى قرب مستوى الماء الباطن من السطح (٣ أمتار وأقل) فى المنطقة المحلية المجاورة التى تعرف باسم (الخيران) (١). مما يسهل حفر الآبار وتعددتها، ويمكن أن نجد فى الدويم همزة الوصل بين هذا الخط وبين خط النيل الأبيض.

الخط التالى هو الخط الفقرى فى القوز وفى كل غرب السودان، وهو أقرب خطوطه إلى أن يتفق مع قوس مدن لا بلاش الشهير بين الصحراء والسفانا والاستبس فى العالم القديم. وهو يجمع بين الزالنجى والنهود وخوى والأبيض والرهى وأم روابة وتندلنى ويلتحم بالمحور النيلى عند كوستى ، فزالنجى (٢٢٠٠) على رافد لوادى عزوم تعد من مراكز غرب دارفور المهمة. وبعدها يمكن أن نضيف إلى الخط دببىس Dibbis جنوب جبل مرة وسونى Suni شرقه. ولكن رحلة طويلة تنتظرنا بين دارفور وكردفان حتى نصل إلى النهود التى تحدد بداية أهم قطاع

3 . 162 , p. Barbour "1"

اقتصادي وعمراني في غرب السودان، فالمحور النهود - الأبيض - أم روبة هو أغنى مناطق الهشب - شجرة الصمغ العربي - كما أنه أكثف خط سكاني في المنطقة كلها، عدا أن سكة حديد كوستي - الأبيض تتبعه وتغذيه، والنهود تستمد اسمها من تنوعات قوية في اللانديسكيب من الحجر الرملي النوبي وسط القوز، وتعد من المدن المهمة (١٦,٥٠٠)، ولكن من المحتمل أن مد الخط الحديدي إلى نيالا في القوز الجنوبي سيؤثر عليها كما سيؤثر على الفاشر. أما خوى فتستمد أهميتها من أنها تتوسط غابة من التبلدي جعلتها غاصة بآبار الماء الحية (١).

أما الأبيض عاصمة كردفان فكبرى مدن غرب السودان وثالثة مدن السودان عامة (٥٢ ألفاً)، وترجع أهميتها موضعياً إلى كثرة موارد المياه فيها وحولها حيث أنها تقع في منخفض ضحل تجتمع المياه الباطنية فيه، بل إن البدو والريفيين في الجزيرة يأتون المدينة في الفصل الجاف طلباً للماء وللعشب حتى إن المدينة بدأت تشعر بالقلق من ناحية نمو السكان بالنسبة لموارد المياه ومن ناحية تعرية السفانا الخضراء المحيطة مما دعا إلى تخطيط نطاق أخضر urban perimeter حولها سمكه ٢ كم يحرم فيه الرعى ويحمي المدينة من غبار الرياح أما موقعاً فالأبيض قلب إقليم الهشاب وقطب كثافة السكان ورأس الخط الحديدي إلى كوستي - والآن إلى نيالا. ولهذا فهي تحتل مكانة احتكارية شديدة تسود بها كل منطقة غرب السودان بشكل طاغ، فهي بحكم أنها نهاية

"1"Barbour, p. 158.

السكة الحديد - أو كانت وضرورة تغيير وسيلة النقل عندها - trans-shipment تجمع كل تجارة دارفور وغرب القوز وشمال جبال النوبا . وهي أعظم سوق في العالم لتجارة الصمغ العربي، ولذلك تصب فيها كل حركة تجميعه. ثم هي سوق مهمة للماشية تصدر منها مئات الآلاف سنويا، هي إذن مركز لتجارة متنوعة: الجمال من الشمال ، الحبوب والصمغ من الشرق والغرب، القطن والماشية من الجنوب، ورغم هذا فإن امتداد الخط الحديدي أخيرا إلى نبالا قد يقلل من سيطرة الأبيض الطاغية وقد لا يكون هذا في ذاته شيئا سيئا كما قد يبدو لأول وهلة (١). أما بعد الأبيض فهناك الرهد (٦٧٠٠) ثم أم روابة (٧٨٠٠) وتندلتي (٧٥٠٠) وكلها مراكز متوسطة الحجم تشارك في الوقوع على خط الكثاف العظمى وخط الهشاب الرئيسي وخط السكة الحديدية الوحيد.

إلى الجنوب من الخط السابق يقع خط رابع أقل أهمية يبدأ بنبالا ويمر بدلنج ودلامي ورشاد . فأما نبالا فتحتل موقعا أشبه بموقع الفاشر عند أقدام كتلة مرة حيث تلتقي بالقوز - وإنما ناحية الجنوب ، وهي ثانية مدن دارفور حجما (١٢,٢٠٠) ، وقد أصبحت الآن ومنذ ١٩٥٩ نهاية الخط الحديدي الذي يبدأ من كوستي والذي يجري أغلبه الآن في جنوب القوز أي في القطاع الأغنى منه مطرا وإمكانات إنتاجية ولهذا ينتظر نبالا وكل مدن الخط مستقبل جديد . أما ابتداء من دلنج فنحن

"1"Barbear, pp. 168 - 9 Hodgkin,p.35

ندخل منطقة جبال النوبا . وفيها لا تعد المدن نباتا انبثاقيا من الداخل بل فرضا من الخارج على وسط ريفي غير مدنى بالطبع . كما أن أغلب هذه المدن لا تقوم على السهول الصلصالية بين كتل الجبال الجزرية لعدم وفرة موارد المياه الدائمة فيها ، ولكنها ترتبط بأقدام تلك الكتل خاصة الأودية التي تنحدر عليها . هكذا نجد ديلنج (٥٦٠٠) المدخل الغربى للمنطقة تقع على خور هام يصرف شمال الجبال هو خور أبو حبل الذى يسهل أيضاً اتصالها بالرهـد شمالا . أما دلامى فتحتل موقعا وسطا بين ديلنج ورشاد وبين الأبيض وتالودى (١) . ورشاد نفسها (١٧٠٠) تؤدى إلى الرنك على النيل

الخط الخامس والأخير قليل الأهمية إذ يقترب من أطراف القوز وإقليم السد . وهو يبدأ من تولوس Tulus فى الغرب جنوب نبالا ويمر بالقلد (٣٧٠٠) ثم بكادوجلى (٤٧٠٠) وهيبان ثم ينفرج جنوبا ليدور حول أقدام جبال النوبا ويضم تالودى (٢٧٠٠) التى تؤدى إلى كاكـا وميلوت على النهر .

(1) Ibid., PP 173 ff.

شرق السودان

فى هذه المساحة المحدودة بالمقياس السودانى ، يقتصر القطاع الفعال على شريحة فى الجنوب بطول الحدود الأثيوبية تنتهى إلى الجبهة البحرية فى الشمال الشرقى ، والماء هنا أيضا هو الضابط المسيطر على توزيع وتوقيع المراكز المدنية . وتمتاز مديرية كسلا بنسبة مدنية من أعلى ما فى السودان : ١٥,٨ ٪ أى ضعف المعدل القومى ، والسبب هو تأثير عدد قليل من المدن الكبيرة . وتتداخل خطوط المدن هنا مع المحور النيلى بصورة أقوى مما هى الحال فى غرب السودان . وليس بالمنطقة إلا خطان مديان خط جنوبى من الدالات الداخلية البيدمونتية التى تنقط أقدام الهضبة الحبشية ، وخط شمالى شبه صحراوى من نقط المراحل بين النيل والبحر الأحمر .

فأما الخط الجنوبى فيمكن أن نتتبعه فى الحقيقة منذ القلابات والقضارف ولكنه يتمثل فى كسلا وأرومل وطوكر وترنكيتات . ويقدر ما يدين الخط بوجوده للسفانا كبيئة إيكولوجية يدين لخط السكة الحديدية التى غذته ويعشته فى كثير من نقطه ^(١) . فأما كسلا فتقع على رأس دلتا القاش ، ووظيفتها الأساسية أنها مدينة حامية على الحدود الإرترية

(1) Hodgkin, p.63.

المشاغبة . والذي يؤكد الوظيفة الحربية فيها وفرة موارد المياه من الجاش والموضع الحصين الذي يتمثل في النهر وجبل كسلا المتحدر ، وهي كذلك عاصمة مديرية كسلا والسوق الرئيسية فيها بالضرورة كما أنه محطة هامة على الطريق الحديدى وكانت تخرج منها وصلة عبر الحدود إلى ارتريا مدت الآن إلى البحر مارة بأسمرة إلى مصوع . ولكنها تعاني من العواصف الرملية الهيبابى حتى كانت الإدارة إلى قريب تنتقل منها صيفا إلى سنكات على تلال البحر الأحمر شمالا . والغريب أن نمو ورخاء كسلا المدينة لا يرتبط كثيرا بزراعة الدلتا ، أما السكان فخلط يجمع بين البجا المحليين والأحباش واليمنيين ... إلخ . وتبلغ كسلا الآن ٤٠,٦٠٠ بما يجعلها سادسة مدن السودان ، وهي أخيرا معقل الختمية الدينى الرئيسى .

وقد نشأت مدينة حديثة على الجانب الغربى من دلتا الجاش تمر بها السكة الحديدية أيضا هي أروما (٣٥٠٠) . وإذا كان اللانديسكيب الريفى هنا بزراعة «السواقى» والرى الدائم يشبه اللانديسكيب فى مصر الوسطى وإذا كان جبل كسلا يذكر بهضبتى النيل كما يقول باربر (١)، فيمكن أن نضيف أن موقع كل من كسلا وأروما بالنسبة لدلتا الجاش هو إلى حد ما كموقع القاهرة والاسكندرية بالنسبة للدلتا فى مصر .

(1) P. 224; Hodgkin, pp.63-5.

أما طوكر على دلتا خور بركة فتقع على الساحل فى شقة واسعة منه ، ولكنها مقيدة فى إمكانياتها ونموها بدلتاها الزئبقية التى تتأرجح من جانب إلى جانب كل سنة فتجعل إنتاج القطن - وبالقالى كيان المدينة - غير مضمون . والمدينة نفسها تبلغ ١٦,٨٠٠ ، ولكنها تبدو شيئاً ضئيلاً مفلطحاً يعانى من زحف الكثبان الرملية ومن العواصف الرملية . وأما الموانى الثانوية المحيطة بها مثل ترنكيتات وعقيق فأكثر ضالة ، وقد كان هناك خط حديدى بين طوكر وترنكيتات إلا أنه نزع لعدم اقتصاديته . وقبل أن تغادر خط الجنوب إلى خط الشمال ، يمكن أن نضيف بينهما خطاً ثانوياً للغاية يجمع ما بين أبو دليج فى شمال البطانة وقوز رجب على العطبرة ودرودب على الخط الحديدى كسلا - حيا

أما الخط الشمالى الذى يجرى وسط شبه الصحراء فيمكن أن نتبعه ابتداء من عطبرة إلى مسمار وحيا وسنكات وجبيت واركويت ثم سواكن وبور سودان . وإذا كانت مشكلة المياه والغذاء فى الخط الجنوبى محلولة نوعاً ، فإنها هنا معقدة غالباً . وليست مسمار إلا نقطة مرحلة على الخط الحديدى ، بينما حيا وصلة هامة بين خطى كسلا وعطبرة تقع مباشرة قبل أن نرقى جبال البحر الأحمر . وعلى متن السلسلة تقع ثلاثية سنكات وجبيت واركويت . فأما سنكات المركز الإدارى لقلال البحر الأحمر فتحتل موقعاً استراتيجياً هاماً على أسهل

طريق من النيل إلى البحر . وموارد المياه جيدة موفرة ، والمدينة تبلغ ٥٢٠٠ نسمة . أما اركويت فكانت تنمى خلال الحرب الأخيرة كمصيف جبلى ، إلا أن ارتفاعها ليس كافيا فهو لا يزيد عن ١٠٠٠ متر ، ولهذا انقطع تيار الموظفين والمصيفين عنها بعد الحرب وسهولة السياحة الخارجية . أما جببت فعمد التاريخ المصرى القديم وحتى قريب كانت منجم ذهب مشهور .

أما الثنائى سواكن - بور سودان فهما ميناء السودان الرئيسيان التى ورثت إحداهما الأخرى فى تتابع له مغزاه . فسواكن الميناء الهامة على الأحمر التى ترجع على الأقل إلى القرن العاشر الميلادى والتى وصفت بأنها منافس خطير للشبونة فى القرن ١٦ ، تحتل موضعا جزئياً يتوسط ذراعا أو خليجا من البحر يصلها عبره باليابس رصيف صناعى . وهذا الموضع الأمن الحصين - معا من قراصنة البحر وغارات البر - يشبه نوعا ما موضع ممبسة على جزيرتها . وقد كانت سواكن ملقى للتجارة ابتداء من الصين حتى البرتغال ، كما كانت ميناء الحج لا لسودان النيل بل لسودان افريقيا برمته ، أما ظهيرها التجارى فكان يتراعى حتى دارفور ووادى غربا وواو جنوبا . وكانت سواكن من مدن السودان القليلة التى تفخر بتعدد الطبقات فى مبانيها على غرار «ناطحات سحاب» جنوب البحر الأحمر . وفيما عدا ذلك كانت مدينة

«مصرية روحا ومظهراً»^(١) . وقد ظل خليج سواكن صالحا لأغراض الملاحة عبر الشعاب المرجانية الخطيرة التي توازى الساحل والتي تنقطع أمام مياه الوديان والأخوار العذبة العكرة التي لا تصلح لحياة المرجان . ولكن مع الملاحة المحيطية العميقة أصبحت شعاب سواكن خطرا بالغا ، كما أن ميناعها لم يعد كافيا لاستيعابها . ولهذا فمنذ بداية «الاسترداد» تقرر استبدال سواكن بميناء جديدة تخلق من البداية لتكون نافذة السودان البحرية على العالم . من هنا بدأت بور سودان فى ١٩٠٥ على خليج واسع عميق مفتوح من الشعاب المرجانية هو مرسى الشيخ برغوت إلى شمال سواكن بنحو ٤٠ ميلا . ومع مد السكة الحديدية إلى النيل - العظيرة - أخذت بور سودان تنمو بسرعة وبقوة ، وينفس السرعة والقوة هجرت سواكن هجرا وأصبحت مدينة قائمة ولكنها بلا سكان - «مدينة أشباح» إلا من قلة من الحجاج فى موسم الحج . وكما يقول الصياد كان إنشاء بور سودان «حكما بالإعدام» على سواكن^(٢) . ولم يكن يعوق بور سودان فى نموها إلا مشكلة المياه خاصة ، ولو أن الغذاء أيضا لابد أن يجلب من بعيد : اللحم من غرب السودان ، والحبوب من سهول الجزيرة ، والخضر والفاكهة من كسلا . أما الماء فكان أولا «يصنع» بالتكثيف من مياه البحر ، ولكن منذ ١٩٢٥

(١) محمد محمود الصياد . اقتصاديات السودان . القاهرة ١٩٥٧ ص ١٦١ .

(٢) المرجع السابق .

وهو يجلب بالأنابيب من خور أربعاء فى تلال الشمال على بعد عدة أميال مما حل أزمة الماء ويمكن لبور سودان وحدها بعد السويس على الأحمر من أن تغذى السفن العابرة بالمياه . واشتد النمو . ففى ١٩٢٠ وصلت إلى ٢٠ ألفا ، وهى الآن ٤٧,٥ ألف أو خامسة مدن السودان . والوظيفة الأساسية لبور سودان أنها ميناء السودان الأولى والأخيرة للصادر والوارد فتحتكر ٨٨٪ من التجارة الخارجية . وهذا التركيز الضخم يوحى بتوجيه بحرى مخطط لأغراض سياسية ، من المحقق أنها كانت فصم العلاقة الاقتصادية داخل النيل مع مصر كما رأينا من قبل . على أن نمو بور سودان فى المستقبل رهن بالتنمية الاقتصادية للسودان كله . أما مستقبلها الصناعى فضعيف : فالجفاف والحرارة لن تشجع أو تجتذب الصناعة على الأرجح ، ولا تزيد الصناعات المحلية حالياً عن تجفيف الملح للاستهلاك السودانى والتصدير إلى جانب مشروع مصفاة لخام البترول المستورد تقرر أخيراً لتغطية الاستهلاك المحلى . والمدينة تتفرد بين مدن السودان بمورفولوجيتها التى تمتاز بتعدد الطوابق ومتانة البناء ومواد البناء المرجانية والبيوت المرفوعة على قوائم والفراندات وأكشاك السطوح (١) .

(1) Barbour, pp. 227 et seq.; Hodgkin, pp. 142 ff.

الفصل التاسع

الشام^(١)

الملاح العامة

يكرر الشام في مورفولوجيته العامة صورة المغرب إلى حد بعيد . فكل منهما جزيرة جبلية : جزيرة بين بحر الماء وبحر الرمل ، تتألف من هضبة جبلية من النوع الذى يعرف باسم الهضاب المتفضنة . -Corrugated plateaus وعدا فارق المقياس والحجم والارتفاع ، فهناك فروق أخرى تنعكس على الشبكة المدنية في الإقليمين فثمة الأخدود الانكسارى الذى يشطر الشام بعمق لا يدانيه انخفاض هضبة الشطوط في المغرب رغم الصرف الداخلى المشترك بين أجزاء منهما . ثم هناك الوضعية الجغرافية العامة لكل من الإقليمين التى تحكم توزيع المطر فالحياة العضوية . فاتجاه الرياح الأساسية واحد ، ولكن الامتداد العرضى للمغرب يترك الإطار الداخلى للإقليم جافاقليل العمران ، بينما المحور الطولى للشام يسمح بتساقط فعمران أكبر على الحافة الداخلية ولكن ربما كان أكثر خطرا الموقع الاقتصادى : فالمغرب وإن كان منطقة

(١) المراجع الأساسية في الشام هي Blanchard, Asie Occidentale, Weulersse, op. cit, Fisher, كرد على وزملوزه .

اتصال بين المتوسط والسودان إلا أن هذه العلاقة التجارية لا تقارن البتة بموقع الشام الفذ بين المتوسط والموسميات ، بين أوروبا وآسيا . فالنور التجارى هنا يكاد يجعلنا نقول إن الشام برمتها مدينة تجارية واحدة ، مدينة سوق هائلة بين الشرق والغرب يوشك الريف حولها وفى تضاعيفها ألا يزيد على ضواحيها المترامية وحدائقها المتداخلة . ولهذا فالتقليد المدنى هنا قديم قدم التاريخ ، ويمكن الشام أن يعد نفسه من أقدم وأعرق أجزاء العالم بحياة المدن ، ويمكن لأكثر من مدينة فيه أن تدعى أنها «أم المدن» . ومعنى هذا أن شبكة المدن فى الشام هى نسبياً أكثف وأخطر - كما هى أقدم - منها فى المغرب . وبينما يتضاعل كثيراً وزن وأهمية خط المدن الداخلى فى المغرب بالقياس إلى الخط الساحلى ، نجد الخط الداخلى يناظر بل يناطح الخط الساحلى وقد يرجحه . تلك هى الفروق الجوهرية بين النمط الإقليمى لشبكة المدن فى الشام والمغرب . وفيما عدا هذا فالنمط يظل يتألف كما فى المغرب من عدة خطوط مدن متوازية بدرجة ملحوظة ، ومتناظرة بدرجة أكثر إثارة . فعلى محاور كثيرة فى الإقليم تترايط أكثر من سلسلة من المدن على كل الخطوط ترابطاً وظيفياً وتاريخياً تحدد مواقع الفتحات الجبلية التى تتعتمد على النظام الجبلى كله . والواقع أن هذه «المدن المترابطة correlated towns» تكاد تكون من «النظائر المدنية» المثالية فى

جغرافية المدن ، وتمثل بلا شك أركان الشبكة ، وبها فى الحقيقة تأخذ الشبكة نمطا تكعيبيا trellised pattern يمنحها سمترية ونظاما بسيطا . إلا أن من الملاحظ أن الشبكة التى تضيق فى الشمال «تتفلطح» فى الجنوب كثيراً مع نمط اللاندسكيپ الطبيعى .

والشبكة فى مجموعها تمتاز باستمرارية فريدة خلال العصور . فإذا قامت مدينة ثم زالت الأمة التى أنشأتها فإنها تظل باقية ويندر جداً أن تهجر ، وإذا دمرها عامل طبيعى أو بشرى لم تهمل وتدرس وإنما تقفز إلى الحياة ثانية . والسبب فى هذه الاستمرارية أن مدن الشبكة قد توقعت بعوامل جغرافية قوية ربطت جنورها ربطا لا مفر منه بهذه المواقع . ففى مدن الداخل كان الضبط الجغرافى - فى صورة عامل الماء - صارما ، فالنطاق صحراوى ولا مجال لقيام مدن إلا كواحات . وكل مدن الداخل هى مدن واحات نموذجية ، ويكفى أن نتذكر أن مصدر اسم الشام قد يكون من الشامات - رقع الواحات السوداء المبعثرة التى تبدو على صفحة الرمال كالشامات على الوجه . أما مدن الوسط فتحددت بالمنخفضات المحلية والأودية . وأما مدن الساحل فقد تحررت من ضبط العامل المائى ولكن تحددت بضبط عامل آخر هو الدفاع والضرورة الحربية فمعظمها فى الدرجة الأولى ملاجئ منيعة . وإذا كانت غالبية مدن الداخل ترجع إلى عصر الأراميين ، فإن معظم مدن

الساحل من صنع الفينيقيين . ثم استكمل الرومان فالعرب ملء الشبكة بصورة عامة .

ورغم الاستمرارية العامة للشبكة ، فلم يخل تاريخها الطويل المضطرم من أخطار تهددتها بعامة أو أجزاء منها خاصة . وهذا يفسر تعدد «المدن الأشباح» في المنطقة كالبتراء والمدن التي كانت لها دور وشهرة تاريخية كبيرة بينما لا تزيد اليوم عن أن تكون ظل نفسها قديما - مثل ثلاثية صيدا صور عكا وسط الساحل ورباعية العواصم القديمة أنطاكية وبعبك والرملة وقيسارية . فتمة خطر ان رئيسيان بيرزان عبر التاريخ . التدمير نتيجة الزلازل ، والتخريب نتيجة الغزو . فأما الزلازل فلأن منطقة اللفانت عموما منطقة سيسمية . وأما الغزو فلأن المنطقة أساسا طريق وشریان عبوری حیوی بل جسر معلق بین الرافدين وما خلفهما فی الشرق من ناحية والنیل وما وراءه فی البحر المتوسط من ناحية أخرى . ورغم أن مدن الشام كله قاست من هذين العاملين عامة ، إلا أن هناك تركزا واضحا لكل منهما فی قطاع خاص من المنطقة فخطر الزلازل كان أشد وأقوى فی الشمال ، بينما خطر الغزو استشرى فی الجنوب . فالمدن الشمالية الآتية تهدمت مرة أو أكثر بالزلازل : اسكندرونه ، انطاكية ، اللاذقية ، جبلة ، طرطوس ، حماة ، الصالحية علی الفرات ، بينما فی الجنوب هدم الزلازل نابلس فقط . أما

أخطار الحرب فتواترت فى الجنوب أكثر كأيام الصليبيين والمغول وفى الوقت الحالى الصهيونيين . أما فى الفترة الحديثة فالعامل السياسى هو أبرز الضوابط التى أدخلت تعديلات ثورية فى أثقال الشبكة . فقد تأثر القطاع الجنوبى من الشبكة تأثراً ثورياً سواء فى الداخل أو على الساحل : فى الداخل بعد خلق شرق الأردن ثم الأردن كدولة اصطناعية، وعلى الساحل بعد زرع إسرائيل كدولة دخيلة أشد اصطناعاً فقد ضخّم هذا أحجام كثير من المدن فى هذه الوحدات السياسية الجديدة تضخماً غير طبيعى ، وبعد أن كان للقطاع الشمالى من الشبكة كل الأهمية المدنية زادت الأثقال النسبية للقطاع الجنوبى بدرجة أو بأخرى

وعدا هذه التوازنات المختلفة المتعاقبة داخل الشبكة ، ورغم السيادة المطلقة لخطى مدن الساحل والداخل ، فإن هذين الخطين كانا دائماً أشد أجزاء الشبكة تذبذباً وتعرضاً للهزات العنيفة . فهما عبر العصور أكثرهما امتلاء وإخلاء ، وأشدّها نمواً ثم تناقصاً والسبب فى ذلك صفتها المينائية الأساسية - Portality موانئ البحر وموانئ الصحراء . فقد ضاعف هذا الموضع من حساسيتها بكل الذبابات التى تعرضت لها تجارة المنطقة أولاً وجغرافيتها السياسية ثانياً يضاف الى ذلك عوامل أخرى - كما فى

المغرب - هي أخطار الغزوات الهامشية : القرصنة البحرية على الساحل وغزوات البدو الرعاة في الداخل.

أما الشبكة نفسها فتتألف من ٥ خطوط مدنية تتراوح بين الدرجة الأولى والثانية والثالثة . فهناك خط الساحل يليه خط المرتفعات الغربية ثم خط الاخضود ثم خط المرتفعات الشرقية وأخيرا خط هامش الصحراء . والخط الساحلي وخط المرتفعات الشرقية هما أخطر وأثقل خطوط الشبكة ، قد تأرجح التوازن بينهما تاريخيا بحسب التوجيه الجغرافي الذي ساد المنطقة من عصر إلى آخر ، فالمنطقة عامة قد تكون متوسطة أكثر منها أسيوية ولكنها تذبذبت في توجيهها بين الداخل والساحل ما بين عصر وآخر ، والمهم أنه لوحظ أنه كلما كان التوجيه إلى الخارج كما في ظل الفينيقية أو في ظل قوة أجنبية كالأغريق والرومان - والصهيونية حاليا في فلسطين - ظهرت أحجام المدن الساحلية على أحجام المدن الداخلية ، وبالعكس كلما كان التوجيه إلى الداخل إلى بلاد العرب كلما برزت أحجام المدن الداخلية كما في أيام الأموية والحمدانية ويمكن أن تلخص هذا التناوب في انتقال العاصمة من أنطاكية في سوريا وقيسارية في فلسطين أيام الرومان إلى دمشق والرملة على الترتيب أيام العرب ، وأيا ما كان فينبغي أن ندرك أن المدن الكبرى الرئيسية في الشبكة ظهرت دائما على أطرافها وليس في

داخلها ، ويرجع ذلك إلى فقر وسط الأقليم الجبلى من ناحية ، ومن ناحية أخرى إلى صعوبة اختراقه ، فهو ليس ممرا أو طريقا ، ليس عتبة بقدر ما هو عقبة ، بعكس الهوامش التى تتبعها دائما طرق المواصلات الرئيسية التى عرفها الإقليم ، ولن تجد مدينة كبرى فى قلب أو داخل الاقليم إلا القدس ولكن لأسباب خاصة جدا لا تكسر القاعدة الجغرافية. وسيلاحظ أخيرا أن أهم قطاع فى الخط الداخلى هو الشمالى ، بينما هو فى القطاع الساحلى الجنوبي ، كذلك تبدى المدن الكبرى فى سوريا شنوذا توزيعيا خاصا ، فمدن سوريا الكبرى الأربع دمشق وحلب وحمص وحماء تقع كلها على المحور الداخلى من نواة المعمور السورى . ولكنها تتوزع عليه فى نمط غير عادى . فقطبا المدن فى سوريا دمشق وحلب يقعان قرب الحدود شمالا وجنوبا فى مواقع متطرفة هامشية ، بينما وسط المحور تقوم المدينتان الصغريان حمص وحماة وتفسير هذا الوضع المقلوب جغرافى وتاريخى معا ، فجغرافيا يتفق أن أكبر وأغنى واحتين فى سوريا هما الهامشيتان . أما تاريخيا فطالما كانت سوريا خاضعة للاستعمار التركى كانت حلب تحقق مركزية وتوسطا واضحا بين سوريا وتركيا ، بينما طالما كانت سوريا الطبيعية موحدة ومستقلة كانت دمشق هى القلب المركزى بلاشك ، والآن فى سوريا سياسية مبتورة لم تعد دمشق ولا حلب فى موقع مركزى بل على

الهوامش والحدود (١) . ولعل الثنائية التقليدية بين دمشق وحلب تقلل نوعا من أثر تطرف كل منهما فى جسم الدولة .

خطوط الشبكة خط الساحل

فى أغلب فترات التاريخ - خاصة فى فترات التوجيه البحرى - كان هذا الخط هو العمود الفقرى فى الشبكة ، ربما كان كذلك اليوم لاسيما بعد تطورات المدن فى فلسطين المحتلة ، والخط سلسلة متصلة من المدن من أبرز خصائص مواقعها أنها - أو على الأقل الأهم منها - يتحاشى مصاب الأنهار الصغيرة التى تقطع الساحل التى لاتصلح للملاحة ولكن تشجع الملاريا ، وعلى العكس تسعى إلى مواقع الخلجان العميقة أو الرؤس البارزة headlands الصخرية التى تقدم مرافئ محمية عميقة لاسيما إذا برزت كلسان من الجنوب نظرا لأن الرياح السائدة هى الجنوبية الغربية . فإذا وجدت إزاء هذه الرؤس بعض الجزر الصخرية زادت قيمة الموقع، وقد توصل الجزر باليابس ليزداد الميناء أهمية كما فى بيروت طرابلس ، والساحل نفسه صخرى ضيق فى الشمال واسع طمى رسوبى فى الجنوب يعانى من رواسب دلتا النيل التى يحملها

(1) W.B. Fisher, p.410.

تيار البحر المتوسط الجنوبي . والأنهار قصيرة في الشمال طويلة في الجنوب ، ولهذا فإن هناك فارقا حاسما في الوزن المدنى للشمال والجنوب، فكل الثقل يذهب إلى النصف الشمالى حيث لعبت موانيه أنوارا تاريخية حافلة ، بعكس الجنوبي الذى تغلب على موانيه صفة الاصطناعية والضرورة ، ويكفى أن أغلب علاقة مدن داخل فلسطين كانت ابتداء من سليمان وعبر التاريخ مع موانى الساحل الشمالى أكثر منها مع موانى الساحل الجنوبي المواجه المباشر (١).

وتبدأ السلسلة بالإسكندرونة على كوع خليج الاسكندرونة العظيم وإزاء فتحة جبلية هامة هي ممر أو شعب بيلان الذى يخترق سلسلة الأمانوس ويعتبر المدخل الحقيقى التاريخى من آسيا الصغرى إلى الهلال الخصيب . وهكذا تتضح أهمية موضع وموقع الاسكندرونة ويلي جنوبا على مصب العاصى ميناء السويدية الذى يشله الضحولة والإطماء ، ولهذا كانت إنطاكية فى الداخل على ثنية النهر هي المدينة المهمة التى تسيطر على الفتحة الجنوبية المهمة التى تفصل بين الابنوس والأفرع وتودى الى سهل العمق الى حلب . ولهذا فانطاكية وحلب مدينتان مترابطتان . لهذا أيضا فانطاكية تشارك الاسكندرونة فى

(1) S.A.S. Huzayyin, Les villes septentrionales de l'Orient Arabe. C. R. Vongrés . Intern. Géog. Varsovie, 1934, t. I I I, p.252, Arabia & the Far East, Cairo, 1942, pp.10-11.

الموقع الاستراتيجي على رأس اللقانت كمدخل إلى الهلال الخصيب ، كما تشاركها في تاريخها الخطير ، ويكفي أن انطاكية كانت عاصمة الشام الرومانية والبيزنطية وبلغت إذا ذاك ثلاثة أرباع مليون نسمة أي أكثر من سكان دمشق وبيروت والقدس اليوم (١) ! وأخيرا تشترك الاسكندرونة وانطاكية في الانحدار الشديد الذي أصابهما في الفترة الحديثة ثم في ضياعهما معا لتركيا ، وهي اليوم ليست أكثر من «مدينة نائمة في ظل تاريخها» ومساحة انطاكية الآن ثلاثة أرباع ما كانت عليه قديما وكانت لاتزيد حتى قرن مضى عن عشرة آلاف ارتفعت في ١٩٣٠ إلى ٣٠ ألفا ، بينما أخذت تركيا تضخم في الاسكندرونة بدافع سياسي أكثر منه اقتصادي لأنها هامشية تماما بالنسبة لتركيا ، ينعكس الانتاج الزراعي في الريف المحيط في صناعة الصابون والحريز في المدينة (٢).

وأهم حلقة في سلسلة المدن الساحلية تقابلنا بعد هذا هي اللاذقية التي تقع على رأس ابن هانيء غير بعيد عن النهر الكبير الشمالي ، ولهذا فهي ميناء اصطناعية طمئية ضحلة لم تنم إلا أخيرا للضرورة السياسية لتكون مخرج سوريا البحري - خاصة شمال سوريا - بعد إذ سلبت الاسكندرونة في الشمال وانفصلت بيروت في الجنوب ، فهي

(1) W.B. Fisher, The Middle East, p.133.

(2) J. Weulersse, Antioche, un typ de cité d'lsam, C. R. Congrès Intern. Géog., varsovie, t I I I, pp.255-8.

أشبهه في ذلك بجدينيا في ظل دانزج في بولنده ، وقبل هذا كانت أهميتها في غناها الزراعى لاتساع السهل الساحلى حولها كحقل فواكه وطباق كبير، وكانت لاتزيد عن ٤٠ ألف نسمة ولكنها وصلت إلى ٥٩ ألفا في ١٩٥٨ (١) ويلي بعد ذلك موان ضئيلة مثل جبلة وبانياس وطرطوس فأما جبلة فميناء صغيرة تقف النصيرية خلفها عقبة في اتصالها بالداخل أما بانياس فاستمدت أهميتها أخيرا بعد تحويل أنبوب بترول حيفا إليها فأصبحت ميناء بترول ، وتستفيد بانياس في هذا من موقعها إزاء فتحة مصياف في جبال النصيرية التى تؤدى إلى حماة ، أما طرطوس فتقع أمامها جزر أرواد وخلفها فتحة صافيتا التى تؤدى إلى حماة أيضا ، وقد اختيرت الآن لتنمى كميناء جنوبية لسوريا .

وطرابلس - التى تستمد اسم المدينة المثلثة من المستعمرات الثلاث التى أنشأها فيها أهل صور وصيدا وأرواد (٢) - هى من المدن اللبنانية فى السلسلة الساحلية ، وهى تتألف من المدينة والميناء يفصلهما ٣ كم، وتقع على رأس يمثل نهاية خليج عكار وكان هذا الرأس جزيرة منفصلة اتصلت باليابس ، وليس موضع الميناء ممتازا فخلفها يصب نهر قاديشا لكن المدينة تمتاز بأنها رأس لسهل مثلثى فسيح هو سهل بقيع - عكار - طرابلس أعطاها غوطة ضخمة غنية بالزراعة والفواكة حتى سميت

(1) Statesmans Year Book, 1961.

(2) Eddé, p.55.

« الفيحاء الصغرى » مقابلة لدمشق « الفيحاء الكبرى » . أهم من هذا الموقع : فالسهل يؤدي إلى الفتحة الجبلية الأساسية بين العلويين وجبل لبنان : فتحة طرابلس - حمص ، مما جعلها المخرج الطبيعي لجنوب سوريا ، ولهذا كانت النهاية الطبيعية لأنبوب بترول كركوك مارا بسهل بقيع - عكار تفاديا لجبال لبنان في حالة بيروت . كمصب لبترول حمص وقطنها معا ، كان طبيعيا أن تتحول إلى صناعة النسيج وعصر بذرة القطن التي أخذت المدينة تتوسع معها . وهي الآن عاصمة الشمال في لبنان وحتى قريب كانت ٨٠ ألفا وصلت الآن إلى علامة المائة ألف (١) ، على أنها بضواحيها تضم أكثر من ١٢٠ ألفا (٢) وخلف طرابلس في سهل عكار - طرابلس عدة مدن صغيرة مثل تل كلخ في سوريا وحلب وأميون في لبنان .

وبين طرابلس وبيروت لا نجد إلا عدة موانئ ضئيلة كالبترو (Borys قديما) ثم جبيل ثم جونيه . وجبيل هي بيبيلوس القديمة عند الإغريق وأول مدينة في التاريخ كما ذكروا (٣) وبفضل أخشابها اشتهرت بالورق حتى استمد كتاب التوراة اسمه منها (Bidle) (١) وجونيه مشتهى ساحلى جميل . أما بيروت فتقع على خليج سان جورج (مار جرجس) الذى هو

(1) Statesman, s, Year-Book.1961.

(2) Eddé, p.55.

(3) Eddé, p.62.

(1) W. B. Fisher, p.125.

لسان جبلى نأتى نحو الشمال بحيث يحمى من الرياح الجنوبية الغربية . وتحتل المدينة من منطقة الخليج رأس بيروت الذى كان قديما جزيرة منفصلة اتصلت باليابس بالرواسب التى جلبها نهر بيروت ولا زالت آثار الشواطىء القديمة ترى فى شرق المدينة . والمدينة قديمة جدا منذ Be-tylu، ولكنها ظلت صغيرة محدودة الأهمية حتى إنها فى ١٨٢٠ كانت ٨ آلاف ! وليس السهل الساحلى حول بيروت بفسيح بدرجة خاصة . وإننا رأسحالها الحقيقى الموقع ، فهى تقع أمام أهم فتحة جبلية تتوسط أعلى سلسلة جبلية فى الشام : ممر ظهر البيدر الذى يحدد فتحة بيروت - دمشق . وما دمننا قد قلنا دمشق فقد قلنا بغداد أيضا : لأن هذا هو طريق القوافل التاريخية بين العراق والبحر المتوسط ، وعدا هذا فإن بيروت تكاد تتوسط ساحل الشام تماما ، ولهذا آلت إليها وظيفة المخرج الطبيعى الأول للشام وظهيره فى الهلال الخصيب ، وقد كانت العقبة الحقيقية فى وجه بيروت دائما تأتى من الداخل لا من الخارج : ونعنى صعوبة المواصلات فى الظهير الجبلى الحائطى ، ولكن بمجرد مقدم المواصلات الحديدية كان لابد أن تبرز بيروت إلى مرتبة أولى موانى الشام ومكذا كان .

ومضى ثم تبدأ عهدهما الحديث إلا منذ ١٨٦٠ أى أن المدينة كظاهرة حديثة هى بنت القرن الأخير فقط ، ففي ١٨٨٠ كانت نحو ٧٥ ألفا ،

وحتى نهاية الحرب الأولى كانت ٩٠ ألفا ، ثم تضاعفت تماما فيما بين الحربين ، ومنذ الحرب الثانية طفرت طفرة هائلة حقا . ففي ١٩٥٢ قدرت بنحو ٢٥٠ ألفا وفي ١٩٥٦ بنحو ٤٠٠ ألف ، ولا تقل الآن عن ٦٠٠ ألف، وهي تمتاز بهجرة موسمية واسعة النطاق تأتيها من الجبل وترفع سكانها مؤقتا (١) ، وقد توسعت رقعتها إلى مجمع مدني متشعب يصل شمالا إلى بساتين انطلياس وجنوبا إلى حدائق الشويفات ، ولاشك أن هذا الحجم يسترعى النظر فليس سواها في لبنان مدينة مائة ألفية عدا طرابلس . أي أن درجة أولويتها في لبنان تصل إلى ٥ أضعاف المدينة الثانية على الأقل ، ثم هي وحدها تمثل ٣٦٪ من سكان لبنان جميعا وتقديرهم ١.٤ مليون ، وقد تزيد النسبة إذا اعتبرنا «بيروت الكبرى» فتصل إلى نصف سكان لبنان (٢) .

فهى على أحسن تقدير ، وحتى لانتقول إن بيروت هى لبنان ، رأس ضخمة لجسم قزم . ثم سيلاحظ بعد هذا أن بيروت أكبر حجما من دمشق أو حلب رغم أن سوريا ثلاثة أمثال لبنان سكانا ، وهذا دليل على تطرف المركزية الجغرافية لبيروت . فباستثناء تل أبيب الصهيونية تعد بيروت كبرى مدن الشام وعواصمه .

(1) Id., p.410; said chehabe Ed- Dine, Géog. Humaine de Beyrouth, Beyrouth, 1960.

(2) Eddé, p.66.

وواضح أن القاعدة الاقتصادية التي تستمد منها بيروت مقوماتها أوسع بكثير من حدود لبنان ، فهي تعيش على الوساطة التجارية الحرة الواسعة النطاق وتعتمد على بيع الخدمات والسمسرة والتوكيلات والاستيراد والسياحة والفنادق - ولكن الترانزيت هو المفتاح . ولهذا كان «الميناء الحرة» فيها دور هام ، فهي تشغل نصف مساحة ميناء بيروت وتكتظ بالصناعات الإعدادية والخفيفة . كما تعد بيروت ثانية سوق للذهب في العالم بعد مكاو (١) كذلك أخذت تنهض أخيرا كقاعدة حيوية للمواصلات الجوية ، وكعاصمة ثقافية مفتوحة لمختلف الجامعات تحفظ شهرتها كمركز علمي منذ بيزنطة ، وهي تتطور إلى جانب ذلك كمركز صناعي للصناعة الخفيفة الاستهلاكية كالنسيج وحفظ الأغذية ، وهي بعد ذلك لا تبعد إلا نصف ساعة عن أهم مراكز الاصطياف والمشاتي في الجبل . لكن بعد كل هذا يظل الترانزيت هو المفتاح الاقتصادي ، وقد تأثر هذا الدور في أكثر من اتجاه مع التطورات السياسية الحديثة ، فانفصال لبنان عن سوريا وتنمية اللاذقية سحب من بيروت تيارا اقتصاديا كان هاما ، لكن من الناحية الأخرى أتى نمو الأردن سكانا بعد ضياع فلسطين وقفل طريقها بتيار جديد من الترانزيت إلى بيروت ، ثم كانت ثورة البترول في العراق والخليج العربي

(1) Hddé, P.68.

بداية تيار آخر أضخم من تجارة المرور ينصب في بيروت ، ويصف
هوسكنز بيروت فيقول :

".. a noisy, restless, modern city possessing all of the amenities and not a few of the vices which can be drawn from the west to embellish its natural charms as a cosmopolitan center"¹ .

بعد هذه القمة المدنية بيروت تهوى بشدة إلى سلسلة من المدن القزمية تشمل الدامور وصيدا ثم صور ، وهي في ظل بيروت الطاغية أقرب إلى المدن الأشباح التي لها تاريخ هائل يتناقض مع واقعها المتواضع ، فصيدا وصور رغم نورهما التاريخي لاتزيدان اليوم عن ٣٥ ألفا ، ٢٠ ألفا على الترتيب منهم نسبة كبيرة من اللاجئين الفلسطينيين(٢) ، ورغم مرفأيهما الممتازين المجهزين لاتمثلان أكثر من موانئ صيد أسنة ، وقد كانت صيدا تستمد أهميتها من فتحة صيدا - مرجعيون التي تصلها بالداخل ، ولعل هذا ما جذب أنبوب بترول السعودية إليها ، وهو الأنبوب الذي صب بعض الحياة فيها ، ورغم ضالة هذه المدن فإنها تؤكد أهمية خط المدن الساحلي في حياة لبنان خاصة ، فنصف السكان على الأقل يتركز على طولته حتى لقد شبه السهل الساحلي بشارع رئيسي يصل ما بين لبنان والعالم .

(1) Halford L. Hoskins, The Middle East, N. Y.1954. p.250.

(2) Ed.15. p.73.

ومع عكا ويافا يدخل الخط فلسطين (١) ، وهنا نجد أن القطاع الفلسطيني من الخط هو الذى تلقى أكبر هزة تلقته شبكة مدن الشام فى أى جزء منها فى الفترة الحديثة ، وذلك مع الاستعمار الصهيونى ، فهذا الخط يضم اليوم أكبر عدد من المدن فى فلسطين المحتلة كما يمتاز بأضخم المدن فيها ، ويبدأ الخط بعكا التى كان لها دور تاريخى كبير منذ العصر العباسى (يفسر طابعها العسكرى الوسيط) إلى أن ورثت حيفا دورها فى العصر الحديث ، والواقع أن عكا وحيفا بحكم الموقع كان لابد أن يكونا مدينتين متنافستين ، فكلاهما يقع على الخليج البحرى الصخرى العميق المحمى الوحيد فى فلسطين - خليج عكا الذى يدين بوجوده للسان ناتئ من المرتفعات الغربية هو جبل الكرمل ، فكلاهما يشترك فى الموضع الممتاز وكذلك فى الموقع ، فكلاهما يقع فى السهل الخصب الكبير الذى يقع بين كتلتى الجليل ويهودية ويتألف من سهل عكا ومرج ابن عامر ولهذا يسهل الاتصال بداخل الشام ، وقد كانت الأهمية طوال الفترة التاريخية هى لعكا لا لحيفا إلى أن تحدد المصير بإنشاء الميناء الحديثة هى حيفا حوالى ١٩٢٠ فأخذت الأهمية تتركز بتزايد فى حيفا حتى أصبحت قبل النكبة أولى موانئ شرق البحر

(١) راجع فى مدن فلسطين إلى جانب مراجع الشام العامة السابق ذكرها .

Amiran & Shahar, op. cit.

المتوسط ينزل فيها ضعف ما ينزل في بيروت من البضائع . ومع ذلك فقد كان يعيب حيفا دائما ويعوقها أولا تطرف موقعها من فلسطين ثم تضرس الظهير الفقير القاحل في الجليل والسامرة ، وقد عوضت دائما بفتحة مرج ابن عامر حتى جذبت بها أنبوب بترول كركوك الجنوبي مما ممكن للصناعة فيها : معمل التكرير الضخم أولا ثم الصناعات الاستهلاكية التي تجد وقودها بسهولة ، ولهذا راحت المدينة تنمو حتى كانت ١٤٥ ألفا قبل النكبة (مقابل ١٣ ألفا في عكا!) وأخذت منبسطات خليج عكا الملاحية تغطي بالمنشآت الصناعية ، وكان الاعتقاد أن حيفا ستصبح بمواهبها الجغرافية المركز الأول في فلسطين في التجارة الخارجية وفي الصناعة . حتى كانت إسرائيل ، وهنا أدى غلق الحدود إلى انكماش حركة حيفا في تجارة المرور أولا ، كما أوقف بترول الأنبوب ثانيا ، ومع ذلك فقد تضخمت حيفا على الهجرة الصهيونية حتى أصبحت ميناء الدرجة الأولى الوحيدة في إسرائيل والمدينة التي فيها يلعب الميناء الدور الرئيسي في اقتصادها ، كما حافظت على تقليدها الصناعي فهي مركز الصناعة الثقيلة والصهر الرئيسي في إسرائيل . وقد أخذت حيفا تزحف على القرى المجاورة وتبتلعها حتى تكونت «حيفا الكبرى» التي تضم عددا كبيرا من القرى والكفور السابقة (Kfar, Kiryat) وأوشكت أن تتصل بعكا في الشمال ومن المحقق أنها ستبتلعها عما قريب ، ويبلغ مجمع حيفا الكبرى اليوم ربع

مليون نسمة (٢٥٤ ألفا) أى $\frac{1}{8}$ سكان إسرائيل ويشكل ثانى مجمع مدنى فى فلسطين المحتلة بعد تل أبيب - يافا .

ولم يكن على الساحل من مدن هامة بين حيفا ويافا إلا مدن قديمة فقدت أهميتها التاريخية مثل قيسارية التى كانت عاصمة فلسطين الرومانية وبلغت فى أوجها مائة ألف نسمة ولكنها اليوم أقرب إلى قرية ، وبالمثل عتليت ذات الدور الصليبي ، ولكن مع الهجرة اليهودية ظهرت هنا مدن جديدة تطورت إما عن قرى قائمة ومستعمرات مثل الخضيره (Hadera) وبتاح تكفا (بطاح الأمل) ورحبوت وريشون لى زيون مدينة الخمر ، أو من لاشى مثل نهاريا وناثانيا Nathania التى أسست فى ١٩٢٩ وأصبحت الآن مركزا للصناعة الخفيفة خاصة قطع الماس ومثل هرتزليا ، وأغلب هذه المدن يقع شمال يافا - تل أبيب .

أما يافا - تل أبيب فتكرر - مع فروق - قصة المدينتين التى سبقت بين عكا وحيفا فتمة لم يكن فى الأصل إلا يافا التى كانت أهم موانئ فلسطين - أهم حتى من عكا ، والواقع أن موضع يافا (أو تل أبيب) لايقارن مطلقا بموقع عكا (أو حيفا) الممتاز . فيافا تقوم على تل صغير على الساحل عند بروز يصلح فقط لمدينة محصنة وميناء صغيرة ، ولكن ميزة يافا هى الموقع : فهى تتوسط ساحل فلسطين تماما ، وبالذات سهل صارونة حقل الموالح الأساسى فى حياة واقتصاد فلسطين ، ثم هى تقع إزاء القدس العاصمة الداخلية ولهذا كانت تقليديا ميناء القدس

عن طريق وصلة اللد - الرملة ، وكان هذا أساس نمو يافا في مطلع القرن ، ولكن في ١٩٠٩ أسست الصهيونية تل أبيب (= تل الربيع) «كجاردن سيتي» يهودية قرب يافا ولكن خارج حدودها الإدارية لكي لاتخضع لسلطة البلدية العربية (١) ، وتدفقت عليها الهجرة حتى كانت قبل حرب فلسطين المدينة اليهودية الصرفة الوحيدة في فلسطين ، وجاء وقت كانت فيه كل يافا عربية وتل أبيب يهودية ، ولم تلبث منذ حوالى ١٩٢٠ أن صارت أكبر من يافا الأم . ثم تركزت عليها الهجرة وتكدست فيها الأجهزة الصهيونية كالهستادروت واتخذت عاصمة لإسرائيل ، ولاشك أن مزاياها التي منحتها هذا النمو هي مزايا يافا التي ورثتها عنها ، والتي تعد النواة الأولى للمجمع المدنى الضخم الذى صارت إليه تل أبيب ، فقد أخذت تل أبيب تنمو بتدفق الهجرة حتى ابتلعت كثيرا من المستعمرات والمدن المحيطة وكونت مجمعا مدنيا هو أكبر مجمع مدنى فى فلسطين المحتلة بل وفى إقليم الشام كله ، فقد بلغت تل أبيب - يافا فى ١٩٥٨ نحو ٣٨٠ ألفا ترتفع إلى ٦١٧ ألفا إذا أضيفت الضواحي المجاورة توا ، ومعنى هذا أن ٣٠٪ من كل سكان إسرائيل يتركز فى مجمع تل أبيب - يافا ، فإذا عرفنا أن حلقة كاملة من المدن تشمل هرتزليا ويتاح تكفا واللدو الرملة ورحابوت لاتبعد عن تل أبيب أكثر من ٢٠ كم وأن بعضها لايفصله عن أطرافها إلا كيلومتر

(1) Birot & Dreschm La Mediterranée etc, p.414 .

واحد، لوجدنا أن ٤٠٪ من سكان إسرائيل يتركز في ٥٪ من مساحة الدولة، وهي حقيقة خطيرة من الناحية الحربية وخاصة بالنسبة للحرب الجوية والصواريخ العربية الجديدة، فإذا أضفنا أن المزايا الجغرافية الحقيقية للنواة ضئيلة حتى أن ميناء تل أبيب ميناء زوار Lighterge ولا يلعب البحر في اقتصادها دورا هاما بل تكاد «تعطي ظهرها للبحر» أدركنا أنها نبت غير طبيعي ونمو شاذ لا يفسره إلا الحتم السياسي ولا يدين إلا كيان إسرائيل الجغرافي.

إذا تركنا تل أبيب - يافا، فإن أهم المدن في خط الساحل هي اللد والرملة إلى الداخل قليلا، وهما يتوسطان إقليما زراعيا غنيا بالفواكه وصناعاتها، ولكن أهميتها الأساسية هي أنهما حلقة الوصل بين يافا والقدس، ومطار اللد الذي كان تقليديا من أكبر مطارات الشرق الأوسط، يؤكد هذا الدور.. ولقد كانت الرملة التي أسسها سليمان بن عبدالمك عاصمة فلسطين العربية وورثت بذلك العاصمة من قيسارية الرومان.. أما على الساحل فينبغي أن نذكر أشدود (أشدود) بين تل أبيب وعسقلان.. فنظراً لضعف تل أبيب كميناء، ولعدم وجود ميناء صالحة في جنوب فلسطين المحتلة خاصة مع مشاريع استغلال معادن النقب (= الجنوب) فقد بدأت إسرائيل في تمهيد ميناء عميقة في أشدود.. أما عسقلان فمدينة تاريخية قديمة، حلت محلها اليوم في الحقيقة المجدل فقد بنيت على مقربة من أنقاض عسقلان القديمة بعيدا

عن الساحل بنحو ٥ كم، ولذا تسمى أحيانا مجدل عسقلان.. أما غزة فكانت حتى القرن الماضى من كبريات مدن فلسطين - ثانيها بعد القدس - وذلك بموقعها كرأس لطريق قوافل وميناء محبوب.. ولكن دورها كميناء محدود لفقر مرفئها، ويفصلها عن الساحل ٣ كم من الكثبان الرملية.. والواقع أن غزة تمثل آخر رقعة خضراء فى المعمور الفلسطينى ناحية الجنوب، وقد أخذت غزة تتراجع فى مرتبتها مع بروز المدن الكبرى الحديثة، ولم تزد قبل النكبة عن ٣٥ ألفا، وبعدها تحولت غزة إلى مدينة للاجئين وتضخمت بالدف Population Parrement بشكل مصطنع يشبه فى مظهره تل أبيب ولكنه يناقضه تماما فى سببه، وآخر مدينة فلسطينية هى خان يونس التى تؤدى بخط المدن الساحلى إلى رفح التى تؤلف فى الحقيقة توأمين واحد فى فلسطين والآخر فى مصر عبر الحدود (١) وتوصلنا بذلك بشبكة المدن المصرية.

خط المرتفعات الغربية

هذا خط مدنى من الدرجة الثانية.. تقل عليه المدن عددا وتتضاعف حجما، ولكن هناك فروقا محلية هامة تقسمه الى ٣ قطاعات متميزة تتفق مع التقسيم السياسى، فالقطاع السورى أفقرها بشريا وأفقرها مدنيا لأنه شديد الوعورة حتى أن الطرق القليلة تدور حول جباله ولا

(١) محمد صبحى عبد الحكيم ، سكان شبه جزيرة سيناء . المقال الثالث موسوعة سيناء بالمجلس الأعلى للعلوم . القاهرة ١٩٦٠ . ص ٦٠.

تخترقها، بينما تتدر الممرات، والمدن القليلة فى القطاع هى أساس من مدن القلاع أى أن لها صفة حربية، فليس فى الأمانوس إلا مدينة بيلان على الممر التاريخى إلى حلب.. بينما الأفرع إسم على مسمى نباتيا وعمرانيا.. أما النصيرية (العلويين) فتحمل فى جنوبها مصياف وصافيتا على ممرين جبليين فتصل الأولى بين بانياس وحماه والثانية بين طرطوس وحمص.

أما القطاع اللبناني فأغنى - لاسيما على سفوحه الغربية - بالمياه والحياة و«بالمدين المعلقة» التى تناظر «العيون المعلقة» التى تميز جبل لبنان، وهذه المدن المعلقة تتراوح بين كنتورات ٨٠٠، ١٥٠٠ متر بين «الجروود» العالية والسفوح القاحلة حيث تتركز طبقات الصخور المسامية التى تدين لها العيون المعلقة بأصولها.

ولكن هذه المدن صغيرة دائما أقرب الى القرى حجما ولكنها مدن وظيفة، وقد بدأت أصلا كمدن التجاء وحماية وأقليات، ثم تحولت حديثا الى مدن سياحة واصطياف.. وتلك هى الصفة المميزة لهذا القطاع، وأهم هذه المدن بشرى فى الشمال عند ممر صغير يربط طرابلس ببيعلبك وهناك إهدن الشهيرة بغابة الأرز، ثم الحصريون وعلى السفوح حول بيروت سلسلة من المصايف الصغيرة الشهيرة أهمها عالية مدينة الاصطياف الأولى والفنادق.. ثم بحدون وصوفر ويكفياو وصهور الشوير ويرمانا وبيت مري.. أما فى جنوب الجبل فجزين أهم المدن

المصايف.

ولعل القطاع الفلسطيني من المرتفعات الغربية هو أهمها مدنياً لأن التضاريس هنا معتدل فالارتفاع يقل كثيراً وتتسع السلسلة وتتقاطع إلى هضبة عريضة، يكثر تقطعها بالأودية وممرات الحركة التاريخية.. ولكن المطر الكافي في الشمال يتناقص بسرعة في الجنوب.. ومع تناقص حياة المدن.. وكما أن مدن القلاع هي الصفة الأساسية في القطاع السوري، ومدن السياحة هي الصفة الأساسية في القطاع اللبناني، فإن مدن الدين والحج هي الصفة الأساسية في القطاع الفلسطيني، وهنا تتبلور صفة الاستقرار والثبات في مصاير مدن هذا القطاع بفضل موقعها الداخلي المحمي بعكس مدن القطاع الساحلي المناظر، ولعل أهم حقيقة في مواقع هذه المدن أنها تحددت بطريق مواصلات رئيسية تاريخية يعتلى ظهر الهضبة من الشمال إلى الجنوب تنتظم المدن على طولها كالعقد النظيم في تباعد متساو بدرجة مثيرة.. فالمدن الكبرى فيه تتباعد بفواصل قدره نحو ٤٠ كم هي على الأرجح مدى رحلة السفر في اليوم الواحد، أما مواضع هذه المدن على الخط بالدقة فتتحدد عند تقاطع هذه الطريق التاريخية بطرق المواصلات العرضية بين الساحل ونهر الأردن.

ويبدأ الخط بصفد في الجليل حيث لا تبعد كثيراً عن جبل الجرمق أعلى قمم فلسطين ولذلك فهي أعلى مدن فلسطين.. وكان يمكن لهذا

وللاندسكيب الغامبي الجميل أن تكون مصيفا هاما إلا أن قلة موارد المياه منعت ذلك.. أما الناصرة Nazareth فأهم مدن جنوب الجليل، على مشارف مرج ابن عامر، وبذلك تتوسط الطريق الجغرافي بين حيفا والأردن، ولكن الواقع أنها ليست على الطريق المباشر وإنما تقع قريبا من تل طابور، ولهذا فالذي يفسر أهميتها التاريخية الكبيرة هي الوظيفة الدينية كمدينة من مدن المسيح، ولذلك كانت من مدن الأديرة والكنائس.. إلخ ، وإذا عبرنا مرج ابن عامر إلى السامرية وجدنا أن أغلب مدنها لايقوم على مواضع تلية للحماية وإنما في الأودية الكثيرة التي تقطع الهضبة ولذا تمتاز كل واحدة منها بأوملاند زراعى غنى.. كذا تقوم جنين في أودية جانبية للمرج وسط منطقة زراعية فاكهية غنية، ومثلها طولكرم في فجوة واد من أطراف الهضبة غربا.. أما نابلس فهي المثال التقليدي: فهي كبرى مدن السامرة على أكبر أوديته العرضية وأعمقها، ظهيرها غابة مترامية من الزيتون الذي قامت عليه شهرتها في الصابون.

أما في هضبة يهودية فالظروف الطبيعية أقل غنى ويسرا مما في السامرية، وتصبح مواضع الحماية ملمحا واضحا في مدنها المحصنة التي تتقدمها القدس أضخم مدن داخل فلسطين بل داخل الشام كله، وموقع القدس كما لاحظ كثيرون هو نقطة التقاء طريق الحركة التاريخي من الشمال إلى الجنوب على طول الهضبة الوسطى بالطريق العرضي

الرئيسى ما بين يافا وأول نقطة تصلح لعبور الأردن شمال البحر الميت، أما موضعها فقد بدأت - كحلة قبلية - على قمة تل مزيح، وتلك كانت ميزة هامة فى الماضى.. ولكن ضد هذه المزايا الجغرافية المحدودة تبدو نقط ضعفها واضحة جدا، فهي تقع فى إقليم جاف غير منتج، مياهها لا تكفى إلا لحلة صغيرة وتعتمد أساسا على صهاريج المياه الصخرية كما تجلب الماء الآن من عيون بعيدة فى الشمال والغرب بالأنابيب والمضخات.. أنها باختصار قامت فى «واد غير ذى زرع».

ولهذا فليس فى الجغرافية الطبيعية ما يفسر قدمها - ٢٠٠٠ سنة وزيادة - ولا حيويتها النادرة: فقد تخربت فى حياتها ١٦ مرة كانت تقفز كل مرة من أنقاضها إلى الحياة ثانية فى استمرارية تتحدى التاريخ وإن كانت فى بعض الفترات قد حلت محلها Gibeon إلى الشمال على طريق أسهل بين الشرق والغرب.. أما هذا الذى يفسر ذلك هو العامل الدينى: فهي وحدها بين المدن الدينية مدينة كل الأديان الثلاثة، ومن ثم فهي مدينة حج عالمية وقبلة الأرض، وهي لهذا تحمل الطابع العالمى فى سكانها ومؤسساتها وزورها، وكل حياتها تدور حول الخدمة لهذه الوظيفة: من فنادق وترفيه وصناعة الهدايا والتذكارات الدينية الخ.. وعلى هذا الأساس ظلت القدس عاصمة ألفية فلسطين وكبرى مدنها حتى بدأت الهجرة الصهيونية ترجع عليها كفة تل أبيب - يافا فى الثلاثينات، ثم حيفا فى الأربعينات.. وكانت قد بلغت ١٦٥ ألفا قبل

اسرائيل، وكان الاستيلاء على القدس من أهم أهداف الاغتصاب الصهيونى، وهى التى تفسر ذلك التواء البارز الذى يندفع من حدود اسرائيل الحالية فى قلب يهودية، ولكن لم تستطع أن تسلب إلا نصف المدينة التى أصبحت مدينة مقسمة مشطورة: القدس القديمة فى الأردن والجديدة فى اسرائيل، والقطاع الأول ١٠٤ الاف نسمة، والثانى ١٦٠ ألفاً، أى المجموع ٢٦٤ ألفاً أى ربع مليون - قدر حيفا والقدس الجديدة لم تتبرعم من المدينة الأم إلا منذ قرن واحد ولكنها الآن تتفوق مساحة وسكاناً معاً، وتهدف الصهيونية إلى أن تصل بها قريباً إلى ٢٥٠ ألفاً^(١)، وقد حاولت اسرائيل أن تنقل عاصمتها إليها كمناورة سياسية تستغل الجانب الدينى.. ولكنها فشلت فى هذه الحركة.. هذا ويدور فى فلك القدس المدنى عدة أقمار دينية صغرى هى بيت لحم مولد المسيح فى الجنوب ورام الله فى الشمال وبيت جالا فى الغرب.. وكلها تقع وسط الزيتون والكروم وتعمل فى صناعات الهدايا والتذكارات الدينية.

وفى جنوب يهودية، فى صحراء يهودية القاحلة Wilderness of Judeo ليس ثمة إلا الخليل (حبرون) أو خليل الرحمن، مولد ابراهيم، ولذا فهى مدينة دينية للحج أيضاً.. وهى تقوم فى بقعة غنية نسبياً من صحراء يهودية، بفضل غزارة المطر المحلى نتيجة لارتفاع حافة شفاله

"1" J.Cherniavsky "Housing & Development in New Jeru-

(شفا الله) الواقعة غرب يهودية.. ولذا فالخليل كانت دائمة مدينة زراعية، وإلى الغرب منها بيت جبرين على ضلوع شفا الله، وإلى الجنوب منهما وعلى أطراف المعمور الفلسطيني وهوامش طلائع صحراء النقب تقوم كالواحة بير السبع (بير سبأ أصلا) ولذا فهي مركز للتجارة مع البدو ورأس للمواصلات إلى مصر عن طريق السلوم فالعوجة والقصيمة إلى الاسماعيلية، وبهذا يلتحم خيط آخر من خيوط شبكة مدن الشام بأطراف شبكة المدن المصرية.

خط الإخدود

لعل هذا الخط الذي يحتل قاع الشام هو أيضا قاع الإقليم مدنيا، فالمدن فيه قليلة العدد ضئيلة الحجم غالبا شديدة التباعد في مجموعها، وضعف العمران هنا بعامة لا يرجع إلى عدم خصوبة التربة بقدر ما يرجع إلى الهيدرولوجيا، فالصرف هنا شبه داخلي أو داخلي، والمنافع والملاiria هي أساس اللاندسكييب.. ولهذا نلاحظ أن كثيرا من مدن هذا الخط تقع بعيدا نوعا عن النهر أو المنخفض وتفضل المواقع البيدمونتية أو مواقع السفوح، وعلى العكس من الخطين السابقين تقل أهمية هذا الخط مدنيا كلما اتجهنا جنوبا.

وفي القطاع السوري لا يتحدد الإخدود بوضوح بل هو هنا أخدود كاذب falserift تنقصه الحافة الشرقية المحددة.. ولكنه أهم قطاع في الخط مدنيا، ولا تكاد تظهر مدينة تذكر قبل حارم في منخفض العمق أو

بالأحرى على هامشه وهي تستمد أهميتها من موقعها المتوسط بين أنطاكية وحلب.. ويلي جنوبا جسر الشغور على العاصي في منطقة الروج وأهميتها استراتيجية أيضا كحلقة الوصل بين اللاذقية وحلب.. بل كانت منذ القدم عقدة الطرق الرومانية في المنطقة، وعلى طول منخفض الغاب المناقعي الملاحي لا تلقى مدينة حتى نصل إلى حماه على ضفتي ثنية العاصي، وهي Apame القديمة واحدى مدن أربع في سوريا تزيد عن المائة ألف وهي بحكم موقعها من أقل مدن سوريا تأثراً بالحضارة الغربية كما أنها سوق للبادية المحيطة يسوق فيها البدو إنتاجهم الرعوي، بينما تقوم هي بصناعة المنسوجات القديمة والحديثة، وهي تعتمد على مياه النهر الفائرة برفعها بالنواعير كما تستمد مزيدا من المياه من «ساقية» حمص وينتظر حماه مستقبل كبير بعد إتمام مشروع الغاب، وفي منتصف الطريق بين حماه وحمص قرية الرستن التي انشئ عندها سد الرستن ولهذا ينتظر لها نموا مدنيا قريبا.. أما حمص فتقع على النهاية المقابلة لثنية العاصي بعيدا قليلا عن الضفة الشرقية وإلى الشمال قليلا من بحيرة القطينة، وتمتاز بأنها أوسط مدن سوريا بين البحر (سهل طرابلس) والبادية، ولهذا كانت عقدة مواصلات حديدية هامة إلى جانب أنها مركز مدني فعال لحقل القطن الغني المحيط ومن ثم مركز صناعي نسيجى هام عدا أنها سوق للبادية المجاورة.. وقد زادت أهمية حمص منذ مد أنبوب كركوك إلى طرابلس

خلالها وقيام صناعة تكرير البترول بها، ثم منذ تم «مشروع الساقية» من بحيرة قطينة وعلى أساس توفر الخامات الزراعية من المشروع والوقود من المعمل بدأت نهضة صناعة في السكر والحبوب والنسيج.. ولهذا فإن حمص ثالثة مدن سوريا وتصل إلى ١٢٢ ألفاً.

ويتحدد الأخدود بشدة في القطاع اللبناني بين سلسلتى لبنان ولبنان الداخلية باسم البقاع ويبدأ الخط المدنى هنا بالهرمل يليها بعلبك (= إله السهل) التى تعد أعلى مدن الأخدود حيث تقع على خط تقسيم المياه بين العاصى والليطانى، وأهميتها الأولى أثرية فهى هليوبوليس الرومانية ومن ثم مركز سياحى هام أشهر ما يكون بالاثار الرومانية، كما أن حولها بعض الزراعات، ولكن هذا كله لا يمنحها حجماً أكثر من نحو ١٥ ألفاً.. وفى منتصف الأخدود اللبناني يقوم التوأم زحلة ورياق الذى يستمد أهميته من موقعه الحاسم على الممر الرئيسى بين بيروت ودمشق الذى يمتد من ممر ظهر البيدر فى جبل لبنان وسهل الزيدانى فى جبال لبنان الداخلية، وزحلة هى كبرى مدن البقاع (٣٥ ألفاً) وشهرتها السياحية الترفيهية على الضلوع الشرقية لصنين معروفة، هذا عدا أنها مدينة زراعية.. أما رياق فهى وصلة السكك الحديدية السورية اللبنانية، وغير بعيد إلى الجنوب تقع شطورة عقدة المواصلات الهامة ومركز الاصطياف الشهير.. وفى جنوب البقاع على سفوح حرمون تقع راشيا وحاصبيا، بينما على ثنية الليطانى تقوم مرجعيون كبرى مدن

جنوب لبنان الداخلية.

ومع الغور الفلسطيني يبدأ أضعف قطاع في الخط حيث تزداد التربة ملوحة ومستنقعات وملاريا، فتبدأ بلدة المطة على الحدود، ثم طبرية على البحيرة من الغرب وهي لانخفاضها مشتى نشط مشهور بالحمامات المعدنية، كما تعتبر ميناء صيد وسكانها نحو ١٢ ألفاً، بينما سمخ على مخرج النهر من البحيرة كما تقع فيق على الضفة السورية، وعند التقاء وادي الأردن بمرج ابن عامر في غور أو سهل بيسان الخصيب تقوم بيسان المدينة الزراعية القديمة التي تتوسط حقل محاصيل دافئة ككل مدن الغور.. ولا يحد من نموها إلا المناقع الملارية المحيطة وشدة الحرارة صيفاً.. فلا تزيد عن ٥ آلاف.. وهناك أخيراً أريحا Jericho التي تقوم كنقطة مرحلة عند أول نقطة تصلح لعبور الغور شمال البحر الميت ما بين يافا والقدس وعمان، وهي تقع تحت مستوى سطح البحر وتعتبر أوطاً مدن فلسطين (عكس صفد) بل وأوطاً مدن الشام، ولهذا فاتها هي المشتى الأول (بينما صفد المصيف الأول) كما تشتهر بالمواالح والبواكير.. وفيما عدا أريحا فإن حوض البحر الميت برمته نطاق ميت بشريا ومدنيا كما هو ميت بيولوجيا.. فليس ثمة مدينة واحدة على طول الغور منذ بيسان حتى العقبة - أيلة (أيلات) على رأس خليج العقبة.. وهنا يمكننا مرة ثالثة أن نعتبر أن خط واحات أقدام هضبة التيه في سيناء ابتداء من الكنقيلا والثمند ونخل حتى السويس بمثابة الحلقة الواهية التي تصل خط مدن الأخدود الشامى بشبكة المدن المصرية من ناحية، كما أن هنا تبدأ شبكة المدن الشامية تتصل بشبكة

الجزيرة العربية من الناحية الأخرى.

خط المرتفعات الشرقية

المرتفعات الشرقية أكثر سلاسل النظام الشامى تعقيدا، فهي في الشمال أقرب إلى الهضبة المقطعة غير محددة المعالم بصرامة، بينما في الوسط والجنوب تتعقد بسلاسل وامتدادات تخرج منها شرقا. ومع ذلك فخطوط المدن تظل تتبع خطوط اللاندسكيپ بدرجة أو بأخرى. ونظرا لارتفاعها بعد انخفاض الأخدود تعود الأمطار غزيرة مرة أخرى بحيث يزداد تكاثف الحياة البشرية والاقتصادية ولهذا نجد خطا رئيسيا من المدن يناظر الخط الساحلى لاسيما في قطاعه الأوسط.

ويبدأ الخط شمالا براجو على سفوح كرد داغ على الممر الوحيد في هذه السلسلة بين حلب وأضنه. وثمة كذلك عفرين على نهر عفرين إلى الشرق من كرد داغ والذي يصب في منخفض العمق. ويمكن أن نضمن الخط عنيتاب Gazianter التركية حاليا. وإلى الشرق من نهر عفرين وعلى جبل سمعان تقع كلس وإن كانت تابعة لتركيا ثم إعزاز التي كانت دائما قلعة تخوم حربية هي التي وقعت بقربها موقعة مرج دابق وأهم مدينة بعد هذا هي إدلب في الفتحة ما بين جبل باريشا في الشمال والزاوية في الجنوب وتعد الممر الرئيسى بين اللازقية وحلب عن طريق جسر الشغور وسهل الروج. وهي تتوسط حقلا زراعيًا كبيرًا من فواكه البحر المتوسط والحبوب والقطن - لكن الزيتون والقطن هما الأساس - وتبلغ أكثر من

٣١ ألفا. وإلى الجنوب من إدلب وعلى سطح كتلة جبل الزاوية تقوم معرة النعمان (آرا القديمة) وهي مدينة آثار في الصف الأول وزراعة في المحل الثاني، وتبلغ ١٥ ألفا. وينحرف خط المدن بعد هذا مارا بالحمدانية ليصل إلى السليمية جنوب شرق حماه وعلى أطراف الهضبة. وهي مدينة قديمة وواحة قطن ومركز الاسماعيلية في سوريا. وتبلغ أكثر من ٢٠ ألفا.

وتتحول الحواف الهضبية إلى جبال حقيقية بعد مسافة كبيرة حين نصل إلى جبال لبنان الداخلية، وفيها تندر المدن على السلسلة نفسها إلا في الممرات والانخفاضات المحدودة فيها التي أهمها ممر سر غايا الذي يقابل ممر ظهر البيدر في جبل لبنان الساحلي ويفصل بين سلسلة لبنان الداخلية وحرمون (الشيخ) بواسطة نهر بردى. وفي هذا الانخفاض تظهر عدة مدن مصايف مثل الزيداني وبلودان. على أن هذه المدن الجبلية لاتقاس بنظيرتها في جبل لبنان الغربي عددا أو أهمية ولكن الواقع أن خط مدن المرتفعات الشرقية هنا يلتصق بأقدام السلسلة أكثر منه بظهرها. والسبب أن ظاهرة العيون المعلقة التي تخلقها جيولوجية جبل لبنان الغربي تختفى هنا وتتحول الهيدرولوجيا إلى نهيرات قصيرة تنتهي الى واحات بيدمونتية متفاوتة الأهمية تقوم عليها مدن بيدمونتية مثل النيك في الشمال وجيرود والقطيفة في الوسط وقطنه وبانياس والقنيطرة (١٠ آلاف) في الجنوب حيث يتمم الخط مدينة عزرا ودرعا، ولكن لاشك أن دمشق هي النمط الأمثل.

فدمشق واحة بيدمونتية كونها نهر بردى الذى نشطت تعريته
للمرتفعات الشرقية حتى فصل شمالها عن جنوبها حرمون وبفضل
رواسبه الضخمة خلق أكبر واحة فى الشام - أكبر «شامة» على خد
الصحراء السورية: غوطة بردى: غوطة دمشق الفيحاء. فقد وفرت هذه
الغوطة القاعدة الأرضية لمدينة ضخمة خالدة، تمتاز بالقدم
والاستمرارية وتفخر بأنها أقدم عاصمة فى العالم دون انقطاع. فبفضل
الغوطة توفرت لها كفايتها من مياه الرى والمواد الخام المحلية كالحديد
والقطن والصوف والحديد والخشب. والواقع أن دمشق القديمة والحديثة
تدين بكثير لانتاجيتها الزراعية التى تركز على الاستغلال الكثيف
للغوطة. ولذا كانت دائما كسوق للتبادل بين البدو والزراع أهم حتى من
حلب. ورغم موقعها فى الغوطة فإن دمشق أعلى المدن السورية الكبرى
ارتفاعا (٦٩٠ مترا).

ولكن دمشق لاتستمد أهميتها من مزايا الموضع فقط. فقد دخلت
التاريخ أساسا عن طريق الموقع. فهى ركن الزاوية والعقدة الرئيسية فى
أهم محورين للحركة التاريخية والتجارية فى إقليم الشام وهما المحور
الطولى البيدمونتى على طول أقدام المرتفعات الشرقية ابتداء من آسيا
الصغرى حتى الجزيرة العربية إلى اليمن. والمحور العرض الممرى الذى
يتوسط الشام موقعا ويحتل أخطر فتحة جبلية موضعا وهو فتحة بيروت

- دمشق التى تسهل الاتصال بالساحل والداخل عن طريق ممر جبلى هو ظهر البيدر - سرغايا. ومن هنا كانت ميناء صحراوية هامة منذ وقت مبكر، وكانت بحق بوابة صحراء الشام وصحراء العرب. وبوابة بغداد بوجه خاص. وهى فى هذا كله كانت مدينة القوافل المثالية. ومن ثم كانت التجارة عنصرا محوريا فى نشأتها وازدهارها بنفس درجة الصناعة والزراعة. وقد شجع اتصالها السهل بالبحر نموها كمركز سياحى أكثر احتكاكا بالغرب، وهى فى هذا تختلف عن حلب.

أما من حيث الموقع السياسى فبعد أن كانت أيام العثمانيين تحتل موقعا هامشيا على حافة الامبراطورية بعكس حلب، انعكس الموقف بعد الاستقلال عن تركيا فأصبحت دمشق أقل تطرفا من حلب. اما اقتصاديا فتعتبر دمشق سوق سوريا الوسطى الداخلية لجميع المنتجات الزراعية، كما أنها مركز صناعى هام لمصانع الأسمنت والنسيج والمحفوظات والدباغة والزجاج والخزفيات، كما تشتهر بصناعات خاصة ترتبط بالوظيفة السياحية الهامة كالبر وكر والحفر والتصديف إلخ.. وربع الصادرات السورية تقريبا تخرج من دمشق.

وطبيعى بعد أن تكون دمشق من مدن العرب الكبرى. وفى أغلب العصور كانت المدينة الأولى فى الشام، بل إنها - كالقاهرة فى مصر - كثيرا ماتسمى فى العرف الدارج بالشام رمزا لمدى ثقلها وخطرها فى الإقليم. وحتى قريب جدا كانت دمشق أقل سكانا من حلب نتيجة لأثر

الجغرافيا السياسية. على أن هذه الظاهرة ليست قديمة كما قد يظن. فالأرقام المتوفرة عن أواخر القرن الماضي تعطى الأولوية لدمشق. وما هي ذى الآن تعود إليها في السنين الأخيرة. على أنه من الناحية الأخرى لم تعد المدينة الأولى في الشام ليس فقط لتضخم بيروت الحديث ولكن أيضا منذ أن تورمت تل أبيب بالهجرة الصهيونية إلى درجة مرضية.

والقطاع الأردني من المرتفعات الشرقية يمتاز بأنه أكثر ارتفاعا من نظيره من المرتفعات الغربية في فلسطين. وكانت لهذه الحقيقة نتيجة قيمة بشرية كبرى. فقد عاد المطر هنا إلى الزيادة فانتشرت القرى والمدن لاسيما في الكتلة الشمالية جبال عجلون التي تعد أخصب أجزاء سلسلة شرق الأردن وتضم أكبر مجموعة من القرى فيه، وأهم حقيقة مدنية هنا بوجه عام هي وجود خطين مدنيين واضحين جدا ومتقاربين جدا، الأول يرتقى سطح المرتفعات والثاني يتشبث بأقدامها. وكلا الخطان بحكم الموقع من مدن التخوم وقلاع الحدود، ولهذا فكلها حصون قديمة تاريخية وبجميعها آثار رومانية كثيرة. ويبدأ الخط الأول بإربد قرب الحدود السورية وهي مركز زراعي، ومثلها عجلون التي تليها جنوبا، ثم جرش التي تفضلهما بوفرة موارد المياه وكثرة الزراعة كما كانت ذات أهمية كبرى أيام الرومان JERASA كما تدل الآثار الرومانية المثيرة فيها . وهذه المدن الثلاث هي أهم مدن منطقة عجلون التي تنحصر بين وادي اليرموك والزرقا وبعدها ندخل كتلة البلقاء أو

السلط التي تقع بين الزرقا ووادي الموجب. وتمتاز مدنها بأنها مسيحية في الغالب. فالسلط في غرب عمان مركز لزراعة الكروم وتصنيعها. وهي من المدن الكبرى في الأردن تبلغ ٢٥ ألفا ثلاثة أرباعهم من المسيحيين. ويلى جنوبا مأدبا إزاء أريحا وهي كالسلط مدينة مسيحية أساسا. أما الكرك فهي المدينة الوحيدة في كتلة الكرك أو مؤاب التي تنحصر بين وادي الموجب والحسا. وتحتل موقعا استراتيجيا حصينا هو مضبة تحف بها الأودية. ولهذا اختارها المؤابيون قديما لتكون عاصمتهم وتكثر بها القلاع والأبراج. أما وظيفياً فهي سوق صحراوية للبدو تبلغ ١٢ ألفا. ويستمر الخط بعد ذلك بمدينتي الطفيلة إلى الجنوب الشرقي من البحر الميت والشويك، وهما مدينتان جبليتان حقا وتعملان كمدن أسواق للبادية. وينتهي الخط جنوبا بمدينة حفرية هي البتراء أي المدينة الصخرية (= سلع = الرقيم) وكان لها دور تاريخي خطير كمركز أساسي من مراكز طرق القوافل وتجارة المرور عبر الهلال الخصيب وبين الشام والعرب ولذا تعرف «بتدمر الجنوب»، كما كانت عاصمة النبط، وهي تقع في وادي موسى منحوتة بيوتها في الصخر - من هنا الاسم - ولكنها اليوم من المدن الأشباح المهجورة تماما إلا من السياح. هذا هو خط سطوح المرتفعات.

أما الخط الثاني في الأردن فهو خط مدن أقدام المرتفعات. وقد يمكن أن نعدّها أيضا من مدن هوامش الصحراء، ويؤكد وحدتها

الموقعية أن خط سكة الحديد يجمعها في سلسلة واحدة. والخط يبدأ في الشمال بالمفرق قرب الحدود السورية وهي عقدة مواصلات مهمة كوصلة لطريق السيارات بين دمشق وبغداد أي أنه حلقة الوصل بين عمان وكل من دمشق وبغداد. وهناك بعد ذلك الزرقا وهي بمثابة ضاحية شركسية لعمان. وعدا عمان نفسها فليس ثمة إلا مدن واحات متطوحة في أقصى الجنوب هي معان المدينة القديمة التي كانت سوقا للرقيق والتي تمثل اليوم نهاية خط حديد الحجاز والمركز الإداري للجنوب وسوقا للبادية. ثم أخيرا المدورة على الحدود السعودية وهي بقلعتها الشهيرة ليست أكثر من محطة حدود حربية.

أما عمان فمدينة قديمة جدا بالتاريخ ولكنها حديثة جدا بال عمران. فكانت عاصمة العمونيين باسم رباب عمون، وصارت عند البطالسة فيلادلفيا ثم احتلها السلوقيون فالأنباط، والآثار الرومانية فيما توضح خطورة البعد التاريخي فيها. ولكنها تدهورت بعد ذلك إلى حلة تافهة حتى كانت الحرب العالمية الأولى حين استوطنها المهاجرون الشراكسة ثم تجار دمشق ونابلس فأخذت تنمو حتى كانت كعاصمة لإمارة شرق الأردن تبلغ ٢٥ ألفا. ولكنها نمت بعد ذلك كثيرا خاصة منذ نكبة فلسطين حين تضاعفت باللاجئين حتى أصبحت الآن كمدينة شيطانية. فتقدر في ١٩٥٩ بنحو ٢٤٥ ألفا أي أنها تضاعفت عشرة الأمثال في نحو ٤٠ عاما. ومعنى هذا أنها رعا. قديمها التاريخي هي - أكثر من

بيروت - بنت القرن العشرين بكل معنى الكلمة. وليس مثلها مدينة ولا عاصمة في الشام في حداثتها وفي معدل نموها باستبعاد تل أبيب الدخيلة. والواقع أن تضخمها يرجع إلى حد كبير كما هو الحال في بيروت - إلى إفراط السكان الريفيين Rural Averpop وهي بذلك تعادل القدس بقسميها سكانا، كما أنها بذلك تضم ٢,١٥٪ من سكان الأردن البالغين ١,٦ مليون. وهذا التورم العاصمي الذي يعد نمطا شائعا في العالم العربي لا يفسره هنا إلا العامل السياسي أساسا. وقد خلق النمو الانفجاري مشاكل الاسكان والتموين الملحة. ونواة المدينة تحتل بطن واد مستطيل بينما زحف النمو الحديث على التلال المحيطة. ووظيفيا لا تمتاز المدينة إلا بوظائف العواصم التقليدية بما فيها صناعات العواصم. ويتحدث هوسكنز عن التناقض الكبير بين العاصمة والريف .

"To an even grealer extent in Lebanon, the utter Contrast between Life in the barren hills and that in thriving Amman, embracing one - sixth of the total population ..."

ويرى فيه جنور مشاكل التنمية والتخطيط في الأردن كله (١).

خط هوامش الصحراء

قد يود البعض أن يضم هذا الخط مدن المرتفعات الشرقية أو أن تضم أجزاء من هذا الأخير اليه. والواقع ان بينهما قدرا من تداخل.

"1" The Middle East, p.25.

ومع ذلك فسنحدد هذا الخط بغلبة الصفة الصحراوية عليه حتى ولو شارك في صفة المرتفعات. وبهذا يصبح الخط أشد خطوط المدن الشامية انفصالا وبعدا عن كتلة المعمور. كما يصبح أقصرها حيث يكاد يقتصر على سوريا كما يعد أكثرها تقاطعا. وهو يتألف من بضعة من واحات متباعدة متفاوتة في الأهمية. وهو يبدأ في الشمال «بأرخبيل» من الواحات ينتثر بين كتلة «المعمورة» في الغرب والفرات في الشرق مرتكزا حول حلب. فثمة منبج قرب النهر (هيروبوليس قديما) وهي اليوم مدينة صغيرة. أما الباب على نهر الذهب فأكبر كثيرا (٢٢ ألفا). وإلى الشمال من حلب وعلى نهرها تقع المسلمية. أما حلب نفسها فتحتل غوطة أصغر وأفقر من غوطة دمشق - هي غوطة قويق. وهي تمدّها بالمياه والخامات اللازمة لكن موقعها ربما كان الأهم. فهي تقع عند ملتقى أربعة أقاليم جغرافية مختلفة. فشمالا آسيا الصغرى الجبلية بفتحة بوابة قيليقيا. وشرقا هناك الأودية العليا للفرات والدجلة. وجنوبا ثمة واحات حماة وحمص ودمشق ولبنان بموانيه البحرية، وأخيرا هناك في الجنوب الشرقي استبس صحراء الشام الرعوى والهلل الخصيب وخلفه العراق وإيران. وبالتالي فإن حلب تعمل سوقا مشتركة لكل هذه الأطراف توزيعا وتجميعا. فهي سوق هامة للصوف والماشية والجلود من الاستبس والحبوب والفواكه من الواحات. والمصنوعات من الموانى والمدن الداخلية، والخشب والفحم النباتى والمعادن من آسيا الصغرى.

ويترتب على هذا أن الصناعة فيها تجد كل أركانها وعناصرها . فكانت تقليديا أكبر مركز صناعى فى سوريا، ولقد تطورت الصناعة فيها أكثر وأكثر فى الفترة الأخيرة كتعويض عن تفقر التجارة نسيبا، وأهم هذه الصناعات هى النسيج والغزل والخياط القصصية والكحوليات والصابون والأحذية.

وعدا مزايا الموقع الاقليمية، فقد كان لحلب موقع خطير على المستوى العبورى البعيد المدى. فبفضل موقعها على رأس الشام عند أضيق عنق بينه وبين العراق، أى حيث يقترب البلدان أكثر ما يقتربان، سيطرت حلب على كثير من التجارة القارية عبر اللقانت، وكان لها فى ذلك الأفضلية على طريقى دمشق فى الوسط والبتراء فى الجنوب. ففى أيام القوافل لم يكن ثمة منافس لحلب. ومنذ السكة الحديدية وهى أهم عقدة حديدية فى الشام تتفرع منها عدة خطوط فى كل الاتجاهات. ولكن سلخ لواء الاسكندرونة عنها حديثا حرماها من منفذها ورأسها الطبيعى وأصبحت جسما بلا رأس تقريبا. كما أن تحويل الاتراك لمياه قويق سلبها كثيرا من مائيتها، وقد أثر هذا نوعا فى نشاطها التجارى فحاولت أن تعوض عنه بمزيد من النشاط الصناعى.

كذلك من الوجهة السياسية كانت ثانية مدن الامبراطورية العثمانية منذ انحدار بغداد العباسية. وامتازت بمركزية نادرة بين نواة الدولة فى الأناضول وبين إقليم الشام. ولكن فى الإطار السياسى الجديد، ثم

أكثر منه مع ضياع الاسكندرونة، اشتد تطرف حلب فى الدولة. ومع ذلك فهى فى كل معنى عاصمة الشمال أو القطب الشمالى الذى يضارع القطب الجنوبى فى دمشق. على أن حلب تختلف حضاريا عن دمشق فى أنها لاتزال من أقل أجزاء الشام تأثرا بأوروبا. والدور السياحى فيها محدود. كما أنها جغرافيا أبعد وأمطر من دمشق. وإذا كانت حلب قد تفوقت سكانا لفترة ما، فقد انتهت تلك الأولوية، كما أن عناصر السكان فيها أكثر تنوعا وأقل اندماجا منها فى دمشق، وهذا أصدق ما يكون عن العناصر الأرمينية والتركية.

وبعد حلب تسود الصحراء حتى نصل الى تدمر (بالميرا الرومانية) وهى واحة تتوسط بادية الشام وتمثل نقطة المرحلة الوحيدة بين سوريا والعراق. بين دمشق وبغداد. ومن هنا جاءت أهميتها الاستراتيجية وبورها التاريخى القديم. وقد احتكرت تجارة المرور بين الشرق والغرب طويلا حتى كانت مركزا حضاريا ممتازا خاصة أيام الزباء (زنوبيا). وهى الآن عقدة المواصلات الرئيسية فى بادية الشام ويمر بها أنبوب بترول كركوك. وهناك بعد هذا جنوبا بغرب القريتين وهى أقرب الى مدن الصحراء منها إلى مدن أقدام المرتفعات. ثم يلى كوكبة جبل العرب (جبل الدروز) - الذى يقوم كجزيرة جبلية فى وسط الصحراء - وهى شهباء والسويداء وبصرى وصلخد، وكلها مدن ذات أصول قديمة وبلغت أوجها فى الفترة الرومانية ولهذا تكثر بها آثارهم جدا. ولكنها مدن

قزمية حاليا. فأما شهبأ (فيلببوليس الرومانية) فعلى سفوح الجبل الشمالية ولا تزيد اليوم عن ألفى نسمة. أما السويداء (ديونيزس قديما) فعلى السفوح الغربية وتبلغ ٦ آلاف. أما بصرى فلا تزيد عن شهبأ حجما ولكنها أيام الرومان كانت عاصمة سوريا الجنوبية كلها ولهذا فإن آثارها المترامية ماثرة حقا. أما صلخد (سلكا التوراة) فعلى السفوح الجنوبية وشبه بصرى وشهبأ حجما. ويمكننا أخيرا أن ننهى خط مدن هوامش الصحراء بمحطة صغيرة هى قصر الأزرق فى شرق الأردن.

الفصل العاشر

العراق^(١)

هيكل مدنى بسيط فى مجموعه، يتبع بدقة توزيع السكان العام نمطا وضوابط. إلا أن صورة العراق لاتخلو من ملامح لا نقول شاذة ولكن غير عادية، فالدلتا تبدأ من بعيد جدا، من قبل «خاصرة» النهرين - بالتحديد - منذ بلد جنوب سامرا فى الدجلة والرمادى فى الفرات، ومع ذلك فليس ثمة دلتا بالمعنى «الإغريقى» للدلتا: فبعد أن يتفرج الرافدان - نون أن يلتحما - ويبدأن شكل الدال يعودان فيتقاربان حتى ينتهيا إلى مصب خليجى (استوارى) هو شط العرب. وأهم من هذا انه رغم اتساع رقعة السهل الفيضى والدلتا من ناحية ووفرة الحصىلة المائية للرافدين من الناحية الأخرى. فإن السكنى الحقيقية مركزة بشدة على جانبيهما بسمك محدود: فى الشمال فى «الجزيرة» لشدة عمق المجرى بالنسبة لمستوى السهل الهضبى. حيث يبدو كالخندق الغائر. وفى الجنوب فى «السواد» القديم لفرط ضحولة المجرى بالنسبة لمستوى السهل الرسوبى حتى يتحول الى المناقع والأهوار الشهيرة. وهكذا

(١) المرجع الأساسى فى العراق جاسم الخلف - محاضرات فى جغرافية العراق القاهرة ١٩٥٩.

يصبح كل من النهرين كعقد منظوم من الحالات والمدن التي تتجاذب على طوله كما تتجاذب برادة الحديد على قضيب مغناطيسي. ولا تقتصر جاذبية النهر على العامل الهيدرولوجي، وإنما كذلك على عامل النقل، فالنهر هنا طريق متحرك، منذ فجر التاريخ وشارع رئيسي تحاول كل مدينة أن تطل عليه ففي الحالين تصبح كل المدن مدن ضفاف فإن شئت حالات وظهرت ما بين Interfluves الضفاف فهي غالبا ظاهرة «نقطية» مرتبطة بجزر الجبال في الجزيرة مثل تلعفر وبلدسنجار، بينما هي في الجنوب تمثل مواقع ضفاف «حفريّة» هجرها النهر في تغيرات مجراه التاريخية العديدة هنا مثل كربلاء والنجف، وفي النتيجة تصبح أرض ما بين النهرين أقرب إلى اللامعمور منها إلى المعمور، ويصبح من الأصح أن نتكلم عن بلاد النهرين Duopotamia أكثر من بلاد ما بين النهرين mesopotamia. والواقع أن نمط السكنى وال عمران عامة والمدن بخاصة في العراق أقرب إلى حد ما في هيكله إلى زوجين متجاورين من صعيد مصر منه إلى واد ودلتا. ونظرا لشدة تقاربهما عند الخاصرة فإن الخطين يكاد يبدوان كمحورين متقاطعين على شكل حرف X ويلاحظ أن مدن الضفاف قد تقع مرة على الضفة اليمنى ومرة على الضفة اليسرى بلا تحيز واضح وإنما بمنطق الموضع. فليست الضفتان دائما على مستوى واحد من الارتفاع في كل نقطة وهنا تفضل المدينة - خاصة في حالة دجلة الأكثر تعرضا لخطر الفيضان - أن تتوقع على الضفة الأعلى محليا سواء اليمنى أو اليسرى.

لكن هذا النمط إنما ينصرف الى صلب الرافدين وحده حيث الضابط الطبيعي الأول هو الهيدرولوجيا، أما في هضبة آشور الجبلية المرتفعة إلى الشرق من الدجلة فالضابط الاساسى هو التضاريس. فاساس الحياة هنا ليس النهر ولكنه المطر، والزراعة مطرية لا زراعة رى. ولهذا فإن نمط العمران ليس خطيا محليا ولكنه غطائى عالمى - وإن كان أخف بكثير مما فى نطاق الرافدين، ولذا فهنا تتحرر المدن من ضبط الماء كماء ولكنها مع ذلك ترتبط بالأودية ككنتور . ومن ثم تظل فى صورة خطوط واضحة وإن كانت حباتها متباعدة. وكل من هذه الخطوط يرتبط بسلسلة من الأحواض الزراعية المعلقة أو المعلقة الصغيرة من ناحية، وبجبهة التحام بين أقاليم انتاجية مختلفة انتاج السهل والجبل ومن ناحية أخرى، وبخطوط المقاومة الدنيا فى الحركة من ناحية ثالثة. ولهذا ارتبط كل منها بطريق التجارة التاريخى الكبير القديم بين ايران وتركيا كما ارتبط أحدهما بثروة اقدام الجبال الالتوائية الحديثة البترول. المحصلة النهائية إذن أربعة خطوط مدنية محددة : خطان نهريان خط الفرات ، وخط الدجلة وخطان جبليان خط أقدام الهضبة وخط سقف الجبال .

وعلىنا الآن أن نقارن بين شبكة المدن أولا فى كل من الشمال والجنوب من العراق وثانيا بين خطوط المدن المختلفة. فلولا من حيث

الشمال والجنوب. نجد أن السهل الرسوبي الفيضي في الجنوب الذي يغطي أولوية بغداد والكوت والحلة وكربلاء والديوانية والعمارة والناصرية والبصرة والرمادي وديالى ينتظم حوالى ٦٩٪ من سكان العراق ويضم وحده ١٩ مدينة من ٢١ اعتبرتها الاحصاءات الرسمية المدن الكبرى في العراق، أو بمعنى آخر هو يضم ٦٦٪ من مدن العراق الكبرى. هذا مع ملاحظة انه يحتكر أكبر المدن العراقية حجما. كذلك وجد أن هذا السهل يضم ٢٧ مدينة من ٢٤ في العراق تزيد كل منها عن ١٠ آلاف. ٢٣ مدينة من ٢٥ تتراوح كل منها بين ٥ - ١٠ آلاف، ٩١ حلة من ١٤٤ تزيد كل منها عن ألف نسمة. هذا بينما الشمال الذى يغطي ألوية الجبال والهضبة الموصل واربيل والسليمانية وكركوك ويمثل مساحة تساوى مساحة الجنوب بالتحديد السابق لا يضم الا القلة الباقية من المدن الكبرى والصغرى (١).

أما عن الاوزان النسبية لكل خط من خطوط المدن الأربعة في العراق نستطيع ان نقيمها بالاشارة الى توزيع المدن الكبيرة من فئة + ٢٠ ألفا. وهى وحدها تمثل ٧٥٪ من كل من مدن العراق، فأما خطا النهرين فهما بالطبع خطا القاعدة، ولكن لاشك ان خط الدجلة هو العمود الفقرى فى الشبكة رغم انه من ١٧ مدينة + ٢٠ ألفا مجموعها ١,٧٨٩,٦٠٠ فى ١٩٥٧ فى العراق لم يكن يقع عليه إلا ٤ مدن، بينما

(١) جاسم الخلف ص ٤٠٣ - ٤٠٧.

اختص الفرات بثمانية. ولكن العبارة بالحجم لا العدد. فمدن الدجلة الاربع تضم ١,١٤٤,٢٠٠ نسمة أو ٦٣,٢٪ من مجموع سكان المدن الحقيقية في العراق، مقابل ٢٥١,٤٠٠ أو ١٩,٥٪ للفرات. وصحيح أن الدجلة أطول في حدود العراق من الفرات. ولكن النتيجة لا تتغير اذا اضعفنا سكان المدن الكبيرة على الفرات في سوريا (كدير الزور ٧٤ ألفا) لا ، ولا هي تتغير إذا اضعفنا لكل من النهرين مدن روافده في آشور وفي الجزيرة على الترتيب. والخلاصة أن الفرات وإن تميز بتعدد المدن المتوسطة الحجم، فإن الدجلة - رغم أنه أكثر تعرضاً لأخطار الفيضان الجامح - يحتكر الاحجام الضخام ويكفي أنه يملك المدينتين الأوليين في العراق بغداد والموصل. وإذا كانت المدينة الثالثة البصرة مشتركة بين الاثنين فإن الرابعة كركوك تقع أيضا على رافد للدجلة. وعموما فإن الخطين النهريين يحتكران معا ١٢ مدينة من مدن العراق السبعة عشر فئة + ٢٠ ألفا أو ٨٢,٨٪ من مجموع سكان تلك المدن. أما خط البيدمونت فمن الدرجة الثانية فعليه مدينتان من فئة العشرين ألفا. إلا أن إحداها هي رابعة مدن العراق حاليا كركوك مدينة البترول - مما أعطى للخط ٨,٧٪ من مجموع سكان مدن العراق + ٢٠ ألفا. وخط سقف الجبال من الدرجة الثالثة على الأكثر فلا يملك إلا مدينة واحدة من هذا الحجم.

وثمة فروق أخرى بين النهرين. فهناك أولا الناظر العكسي في

الاهمية المدنية بين قطاعي كل من النهرين. فالفرات الأعلى الغائر شبه الصحراوي أقل مدنا من الفرات الأدنى، والعكس في الدجلة. الدجلة الأعلى أكثر وأخطر مدنا من الدجلة الأسفل المتعرج الكثير المستنقعات والنتيجة أن الفرات الأعلى أقل وزنا في شبكة المدن من الدجلة الأعلى بينما الدجلة الأدنى أقل أهمية من الفرات الأدنى. ولعل مسار الشبكة الحديدية العراقية يلخص بايجاز هذه القيم المدنية المتغايرة لقطاعات النهرين. فهي تتبع الفرات من البصرة حتى بغداد ثم تلزم الدجلة من بغداد حتى الموصل، وأخيرا فإن الدجلة كنهر جبلي يمتاز كثير من مدنه بأنها أسواق للتبادل بين السهل والجبل، بينما الفرات كنهر صحراوي تمتاز أغلب مدنه بأنها مدن أسواق للبدو.

وأخيرا وقبل أن نمضي في تتبع كل خط على حدة ينبغي أن نشير إلى أن أغلب هذه الخطوط تستمر خارج حدود العالم العربي الشككية في تركيا. فخط 'أ' 'ب' تتممه بيار بكر (آمد) وخط الفرات تتممه ملطية. بينما خط أقدام الجبال الذي يقع إلى الشرق منهما في العراق ينتهي غربا قاطعا عبر خطي النهرين وتابعا أقدام هضبة الاناضول التي يحددها بوضوح خط السكة الحديدية الشهير حتى ساحل البحر المتوسط في رأس اللفانت، ليحمل سلسلة من المدن يتوقع كل منها في حوض مغلق صغير، وكانت لها دائما صفتان: جبهة التحام اقليمين طبيعيين متباينين في الانتاج - الجبال والسهول - وبالتالي منطقة

تبادل تجارى. ثم هى من ناحية أخرى منطقة تخوم حدية Marchland بين الشرق والغرب وبين قوميتين العربية والتركية. ولهذا كان لها دائما صفة استراتيجية حاسمة وكانت مسرحا فيصلا تحدثت فيه معارك تاريخية كبرى: بين روما والبارثيين - بين روما وفارس - بين بيزنطة والخلافة. والنتيجة أن هذا الخط كان سلسلة من «مدن الثغور» أو «العواصم» كما كانت تسمى رغم أنها ليست بثغور موانى ولا عواصم سياسة وإنما مدن حربية وقلاع حدود الى جانب وظيفتها التجارية. من هذه المدن نصيبين (نزيب) وماردين وحران وأورفا (الرها - إذاسا) Edessa وعينتاب Jaziantep ومرعش . ومما يلاحظ ان بعض هذه المدن أصبح اليوم من المدن المزدوجة التوائم على جانبي الحدود الحالية: فالقامشلى السورية تقابل نصيبين التركية توا، ورأس العين لها مقابل تركى Resulayn ومعنى هذا كله أن اقليم المدينة العربية ينتظم هنا كل حوض النهرين تاريخيا. وأن هذه السلسلة من المدن السلية هى الجسر الذى يربط المدينة العربية فى الشام بالمدينة العربية فى العراق.

وأخيرا إذا نظرنا الى شبكة مدن العراق بصفة عامة فلن نخطئ التعرف - أولا - على بعض ملامح وظيفية خاصة سائدة فى كل قطاع منها. ففي الشمال خاصة تسود مدن القلاع والثغور بينما فى الوسط تكثر مدن البلاط والقصور ثم فى الجنوب تتبلور ظاهرة مدن الحج والقبور. كذلك لن نخطئ فى مجال المدن الكبرى تلك الظاهرة التوازنية النادرة التى تتميز بها المدن الثلاث الأولى. فمن حيث الموقع والحجم،

تبدو ثلاثتها كميزان دقيق حساس. مركز ثقله الواثق الوثيق يتوسط البلد في بغداد، بينما كفتاه الموصل والبصرة على أطراف الجانبين يتعادلان بدرجة ملحوظة. إن توزيع الاثقال الكبرى هذا لا يمكن الا أن يذكرنا بالنمط النقيض في سوريا حيث المدينتان الكبيرتان (دمشق وحلب) هامشيتان بينما المركز الأوسط لايمك الا مدينتين متوسطتين نسبيا (حمص وحماه). ولعل هذا الفارق وحده يلخص في ايجاز بليغ الفارق بين طبيعة المعمور العراقي والسوري، فالأول غطائي وقرشة عامة متدرجة، وبين الثاني رقي واحى لا يخضع للتدرج بل للصدف الطبيعية.

خط الفرات

في قطاعه السوري تتباعد المدن على هذا الخط كثيرا ومعظمها صغير الحجم، ولكن الأهم أن نموها هنا حديث للغاية بدافع تعمير الجزيرة بعد الحرب الكبرى الأولى ولو أن أصول المدن قديمة. ونبدأ على الحدود السورية بجرابلس (قرقميش) قديما ^(١) حتى نقابل مسكنة على «كوع» النهر . بينما تقع الرقة عند ملقى البلخ ، وغير بعيد على الضفة اليمنى تقوم أطلال الرصافة المدينة القديمة ويمضى النهر نحو ١٥٠ كم قبل أن نصل الى مدينة أخرى - دير الزور (٧٤ ألفا) عاصمة الجزيرة

"1" Dubertret & Weulersse, Monuel de Geog. Syrie liban et proche - or ient Beyruth, 1940, p. 112.

السورية وكبرى مدن الأسواق في بادية السهوب الصحراوية فتعامل في منتجات المراعى من لبن وسمن وجلود وصوف. كما تمثل عقدة مواصلات هامة بين الجزيرة والشامية (بادية الشام) وبين سوريا والعراق. وهى سادسة مدن سوريا وثانية مدينة على الفرات بعد النجف في العراق. وبعد دير الزور يستقبل النهر رافده الخابور عند البصيرة وغير بعيد من الميادين. ولكن أهميته هي فيما يحمل من مدن تنقط الجزيرة: رأس العين والقامشلى والحسكة. فأما القامشلى فمدينة حديثة تماما انشئت بعد الحرب الأولى بعد ضياع نصيبين وكبدل ونظير لها. والمدينة تقع على نهر جفجغ رافد الخابور حيث يتقاطع مع خط الحدود السياسية وخط السكة الحديدية وأقدام هضبة الاناضول. وقد نجحت المدينة كثيرا ونمت إلى ٣٠ ألفا. أما الحسكة (١٢ ألفا) فمدينة مفرق تتوسط الجزيرة وتتحكم في جذر منطقة لسان الدجلة المعروفة بمنقار البطة Bec de canard .

وإذا عدنا الى مجرى الفرات فعلى جانبى الحدود السورية - العراقية تتقارب أبو كمال والقائم وكلاهما مدينة «كوع» وبالمثل بعد قليل عانة التى يضيق عندها النهر ويختنق فتصلح مدينة كبارى والواقع أن أغلب هذه المدن القليلة على الفرات لأعلى تتحدد بالمواضع الصالحة لعبور النهر العميق الغائر ^(١) ثم تلى الحديثة التى تقع قريبا من نهاية

S.A.S. Huzayyin , les villes septentrionales de L' orient Arabe , C.R cong , Intern . Geag. Varsovie, I I I P.251.

وادی حوران والتي أصبحت مفرق أنابيب البترول غربا بموازاة طريق قوافل تدمر وجنوباً بغرب بموازاة وادی حوران حتى الرطبة. ثم هناك هیت التي تمثل رأس الدلتا القديمة (١) والتي تعد من أقدم مدن العراق وتكثر حولها المياه المعدنية وتسربات القار. وبعدها يتحدد موقع مدينة الرمادی بنقطة الالتقاء بين تكوينات أرضية مختلفة. فهنا يبدأ السهل الفيضي الرسوبي للفرات ومنتقل من المجرى الخانقي الى نهر فسيح متسع. والفلوجة (٢٠ ألفاً) بعد أن تمثل أقرب نقطة للفرات من الدجلة، فهي «مدينة خاصرة» وتناظر بغداد عرضاً وموقعاً - مع الفارق الحجمي الهائل! ولهذا تقع على طريق بغداد - دمشق ومع مدينة المسيب تتكرر ظاهرة مدن القرن كما تكثر المدن الكبيرة الحجم نوعاً والمدن التاريخية الهامة والدينية المقدسة. فالمسيب تقع على نقطة تفرع النهر الى فرعيه شط الحلة في الشرق وشط الهندية في الغرب. وعلى الأول تقع مدينة الحلة وبقرتها أطلال بابل القديمة وهي من أكبر مدن الفرات في العراق (٥٤ ألفاً) بعد أن جدد سد الهندية شبابها. يليها مدينة الهاشمية وأخيراً الديوانية (٣٣ ألفاً) كما تقع عمك؛ على فرع ثانوي منه. أما شط الهندية فتقع عليه مدن الهندية (طويريج) والكوفة وأبو صخير وأخيراً الشنافية عند ملقاة بأحد فروعها. وموقع الكوفة الآن هو إرث الماضي العسكري للفتح العربي. فقد اختيرت كقاعدة حربية

¹ I bid .

على حافة الصحراء مصدر الغزو وعلى نهاية واد صحراوي يمتد تجاه الجزيرة العربية هو وادي الخور. ولكنها الآن مدينة أسنة لاتزيد عن مصيف للنجف.

والى الغرب قليلا من شط الهندية وعلى بحيرات مقطعة تتصل به بجداول أو أنابيب للشرب والرى تقوم مدينتا الشيعة المقدستان «مكة الشيعة ومدينتها» كربلاء فى الشمال والنجف فى الجنوب - العتبات المقدسة - كمدن قبور وأضرحة Shrine Cites - الحسين والعباس فى كربلاء وعلى فى النجف - تحولت الى مدن حج ومزار. وسنلاحظ فيهما أولا موقع هوامش الصحراء الذى يفسر مناخهما القائن الذى خلق سكنى الكهوف- «السراديب» وثانيا انها تمثل كوكبة متلاصقة متألقة من المدن الهامة التى تترث فى مواقعها كوكبة أخرى من المدن القديمة مثل الأنبار والحيرة والحلة. ولا يفسر هذا التركيز قديما أو حديثا إلا ان هنا اول شقة هامة من النهر تتحرر من مداخل وأهوار الجنوب حيث كانت طرق القوافل الصحراوية الآتية من الجنوب تنتهى نحوها شمالا لتتفادى المناقع (١) . ولكن الحجم يلفت النظر أيضا. فالوظيفة الدينية هنا قد نمت هاتين المدينتين نموا كبيرا، فالنجف ٨٩ ألفا وكربلاء ٦١ ألفا. وبهذا تكون النجف خامسة مدن العراق وكبرى مدن الفرات.

"1" Huzayyin, Ibid. Araba & the far est, cairo, 1942 P.11.

هذا عدا تيار الحج الذي يصب بين ما يصب اكثر من ١٠ آلاف ايراني كل سنة. بل إن كثيرا من الايرانيين يقيمون هنا اقامة دائمة حتى وصفت المدينتان بأنهما شبه اسافين ايرانية في محيط عراقى. فالسكان العابرون هنا Pop. Flottante لا تقل أهمية عن السكان المقيمين Resi- dent pop كذلك يمكن ان نقول انه الى جانب كل من المدينتين المقدستين «مدينة موتى» قد تزيد عن مدينة الأحياء حجما وسكانا فالآلاف من المؤمنين يوصون بأن يدفنوا فيهما او يأتون في نهاية العمر ليموتوا فيهما! وعدا الوظيفة الدينية الطاغية فلكربلاء صناعة نسيج وخزف وصياغة المعادن الكريمة وإذا عدنا اخيرا للفرات فسنجد الماوة قرب ملقى شطى الحلة والهندية. تليها الناصرية المدينة الحديثة التي تتوسط رقعة خصبة وتمثل بحكم موقعها قرب نهاية شط الفراف عقدة موصلات هامة بين مدن الفرات والدجلة. وآخر مدن الفرات هي سوق الشيوخ على رأس هور الحمار. ومجموعة هذه المدن الأخيرة تمثل أيضا شقة من النهر تحررت من الأهوار وتقع إلى الجنوب منها بمثل ما أن مجموعة النجف - كربلاء تقع إلى الشمال منها (١).

خط الدجلة

الدجلة الأعلى قطاع يتلقى روافد، بينما الدجلة الأسفل قطاع يرسل فروعاً. ولما كان النهر مهد الفيضانات الجامحة الفجائية، فإن ملاقى

"1" HU Zayyin , Ipid .

الروافد العليا أشد تعرضا للخطر ولهذا تتحاشاها المدن بوضوح.
فسواء على ملقى الزاب الأكبر أو الأصغر أو الشط العظيم أو دىالى -
بغداد ليست على ملقى الديالى كما يظن وانما شماله بمسافة - لن تجد
مدينة ما. وانما بعيدا عنه وغالبا فى اتجاه المنبع اى قبل - لا بعد -
نقطة احتشاد الماء المتدفق وعلى العكس فى نقط تفرع البجلة الأدنى
التي تعد صمامات أمن تفرق تدفق الفيضان تقوم المدن بلا حرج. تلك
قاعدة عامة لابد أن نذكرها قبل أن نتبع خط مدن النهر.

يبدأ الخط فى الشمال بمدينتى الحدود جزيرة ابن عمر السورية
وفيشخابور العراقية. وبعد قليل يمر بعين زالة التي بدأت تنمو مع
استثمار الزيت قريبا. وخارج النهر فى بادية الجزيرة تقع غير بعيد
تلعفر (تل أعفر) ثم إلى الغرب منها بمسافة بلد سنجار. والمدينتان من
مدن ما بين الضفاف التي ترتبط بالأمطار المحلية خاصة فى بلد سنجار
التي تقع على السفوح الجانبية لجبل سنجار. وتصل تلعفر الى ٢٥,٥
ألف. واذا عدنا الى الوادى مباشرة فسنجد الموصل. عاصمة الشمال.
والموصل تقع على الضفة اليمنى - الأعلى هنا - للنهر لتتحاشى خطر
الفيضان. ولكن أهمية الموصل إنما هى فى موقعها. ودليل هذه الأهمية
انها قد ورثت فيه نينوى عاصمة آشور القديمة التي تحتل الموضع
المقابل على الضفة اليسرى. اى أننا هنا ازاء موقع جغرافى خالد.

والسبب انه ملقى أربعة اقاليم جغرافية متفارقة. سهل آشور الزراعى الكثيف السكان. جبال كردستان الرعوية، استبس الجزيرة الزراعى الرعوى، وأخيرا مرتفعات سنجار الرعوية الزراعية، وهى لهذا عقدة مواصلات كبرى على الخط الحديدى الى سوريا وتركيا. أما اقليمها المباشر فزراعى خصيب غنى بالفواكه والزهور بفضل مناخها الجبلى الشمالى حتى سميت «أم الربيعين» وشهرتها فى الزهور تذكر بكيزانليك فى بلغاريا. اما صنايعيا فقد اندثرت صناعة الموسلين القديمة وحل محل النسيج دباغة وصناعة الجلود نظرا للموقع الرعوى. اما سكانا فقد بلغت فى تعداد ١٩٥٧ نحو ١٨٠ ألفا وهى بذلك ثانية مدن العراق. ونظرا للموقع الجامع فإن التركيب الجنسى مختلط.. فإلى جانب الأغلبية العربية اقلية هامة كردية ويهودية ويزيدى ونصارى بل أنها عاصمة الكلدان النصارى.

وبعد الموصل وحتى بغداد لن نجد الا مجموعة من المدن الصغيرة. فازاء ملقى الزاب الأكبر ولكن الى الغرب من النهر فى الجزيرة مجموعة من المدن الصغرى قصب وجوان ونجمة ورمانة والقيارة التى تمتاز جميعا برواسب بترولية لكن من نوع ثقيل الكثافة النوعية مما جمد استثمارها. فاذا امكن استغلالها فإن المستقبل لهذه المدن. وعلى الدجلة قبل الزاب الأصغر مدينة شرقاط، (آشور القديمة) بينما ليس على ملقى الزاب الأصغر نفسه اى مدينة. وبعد الملقى بمسافة تقع الفتحة التى يدل اسمها على مغزاها الجيومورفولوجى. فهى تقع على الفتحة المائية Wa-ter gap التى يخرقها النهر بين سلسلتى جبال حميرين ومكحول. وقد تأكدت اهميتها البشرية كممر تاريخى منذ بترول كركوك. ففيها يمر الأنبوب فى طريقه الى الحديثة على الفرات. وازاء الفتحة على الضفة

اليمنى للنهر مدينة اخرى هي بيجى التى اصبحت محطة دفع البترول. ثم يلى جنوبا تكريت ثم سامرا وكلاهما من العواصم التاريخية التى ظهرت مع ظهور النفوذ التركى فى الدولة العباسية فكانت سامرا مدينة بلاط Court City فخمة بينما تكريت بقلعتها المشهورة كانت مدينة قشلاق للجند الاتراك بعد أن ضاقت بهم بغداد. ولكن المدينتين الآن متواضعتان ولو أن لسامرا وظيفتها الدينية كمدينة أضرحة (الهادى والعسكرى) ثم نصل الى بلد جنوب سامرا وشمال مصب العظيم ولوقعها مغزاه الجيومورفولوجى اذ عندها ينتقل الدجلة من مجراه الأعلى ليدخل دلتاه او سهله الفيضى الرسوبى فهى فى هذا قرين الرمادى على الفرات. وعلى دىالى قبل أن يصب فى الدجلة مدينة بعقوبة.

أما بغداد فتقع على الدجلة نفسه قبل مصب الديالة بعدة كيلومترات تفاديا لمضاعفة خطر الفيضان. ولكن المهم فى بغداد هو موقعها أولا وقبل كل شىء هذا الذى توضحه الجغرافيا ويؤكداه التاريخ. فموقعها لا منافس له فى العراق . لانها تحتل القلب الهندسى والعمرانى للدولة معا. فهى أولا تتوسط بين الشمال والجنوب تماما فى قطاع من الوادى اقرب الى الاستبس الشمالى الصلب منه الى الطين الهش جنوبا. وهذا جعلها ابتداء فى أفضل منطقة للعبور بين البحر المتوسط وايران (١) ثم هى تتوسط العراق (١) من الشرق الى الغرب بفضل وقوعها على

"1" J.H.G. Lebon, "Site & Modern Development of Baghdad" . Bull. Soc . Geog. Egypte, t. . XXIX , 1956, pp. 8 - 9 , W.b. Fisher, Middle East, p.367

«خاصرة» الرافدين. وموقع الخاصرة هذا وهبها الحماية الطبيعية قديما
ومكنها من استعمال مياه النهرين معا حديثا. هو بمعنى آخر يجعلها
بؤرة العراق ويمنحها عقدية نادرة هيدرولوجيا ونقليا. ولكن مركزية
وتوسط بغداد تمتد أيضا الى الغطاء البشرى «فخريطة سكان العراق -
كما يقول لبيون - توضح أن بغداد الآن تقوم في وسط أهم تجمع مدنى
فى القطر. كشمس وسط أقمارها (١) وهى تقع فى مركز الثقل
الديموغرافى بين أهم كتلتين سكانيّتين فى العراق: فى الشمال الشرقى
كتلة آشور المتوسطة الكثافة لكن الكبيرة المساحة، وفى الجنوب كتلة
الدلتا السواد القديم الأقل مساحة ولكن الأكبر كثافة. فالكتلة الأولى
التي تشمل ٥ ألوية هى الموصل واربيل وكركوك والسليمانية وديال تضم
(١٩٥٧) نحو ٢ مليون نسمة، بينما تضم الكتلة الثانية فى ٧ ألوية هى
الحلة وكربلاء والكوت والعمارة والديوانية والناصرية والبصرة نحو ٢,٦
مليون. وهكذا تقوم بغداد بين كفتين متكافئتين تقريبا لتحفظ التوازن
العمرانى بينهما. وهى بعد تتوسط العراق دينيا وسياسيا: فهى تحتل
موقعا حساسا يحفظ التوازن الدقيق بين الشيعة فى الجنوب والسنيين
فى الشمال - ونكاد نضيف أيضا بين الأقلية الكردية فى الشمال
الشرقى والأغلبية العربية فى الجنوب.

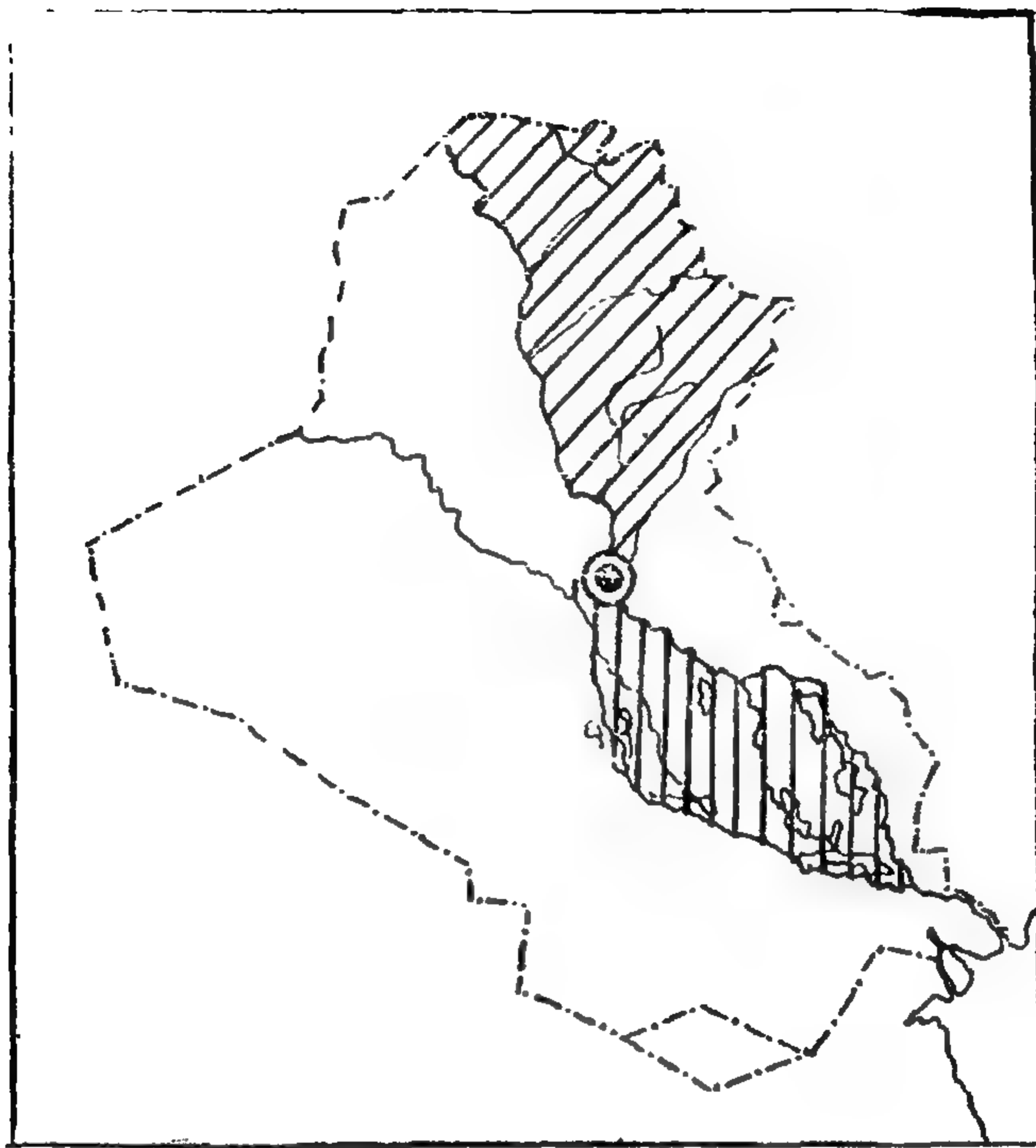
بغداد إذن موقع حتمى بالجغرافيا، وكذلك ولذلك خالد بالتاريخ
فلبغداد وراء تاريخى ألفى يسبقه مدينة ابوجعفر المنصور، وهى وريثة

"1" p.8.

بابل القديمة وقطيسفون (مدائن كسرى) الساسانية، وثلاثتها تمثل مواضع مختلفة في اطار موقعى واحد هو خاصرة العراق وقد قدر البعض انها بلغت مليونين في عصرها الذهبى ويعد تخريب المغول «الوندالى» نفضت بغداد عن نفسها غبار التتار وقفزت الى الحياة مرة ثانية وبلا انقطاع. وفي الفترة الحديثة أخذت تنمو بسرعة، وجاءتها دفعة البترول الذى انصبت معظم مكاسبه فيها. كما أزال مشروع الثرثار عقبة اخطار الفيضان التى كانت تحد نموها. ولهذا دخلت اخيرا ومنذ نهاية الحرب الثانية في مرحلة نمو انفجارى حقيقة (١) ولعل ظاهرة نمو المدن بتدفق الريفيين الفقراء في مدن العشش والاكواخ Tintowns لا تتمثل في العالم العربى كما تتمثل في بغداد بالذات حيث اصبحت مشكلة بلدية بل سياسية حقيقية! وبحسب ١٩٥٧ بلغت ٧٨٥ الفا. ولاشك ان «بغداد الكبرى» التى تضم «المدن التوابع» مثل المدينة الدينية الكاظمية شمالها والخامين تصل اليوم كما يقدر البعض الى المليون (٢) وهى بهذا تكون ثانية عاصمة عربية حديثة تصل الى علامة المليون. وثالثة مدن العرب حجما بعد القاهرة والاسكندرية. ومعنى هذا انها تضم الآن بين خمس وسدس سكان العراق ونحو ثلث سكان المدن في العراق (البالغين ٢,٤٣٨,٠٠٠) بينما لاتزيد الموصل المدينة الثانية بعدها عن ٢٣٪ منها مما يدل على درجة اولوية مرتفعة، وطبيعى ان تتركز اقليات عدة في بغداد كعاصمة، فثمة احياء يتجمع فيها الكلدان والنساطرة. الخ. ولكن لاشك ان اليهود كانوا اخطرها عددا ودورا. فمنذ

(١) لبيون ص ٢٨ - ٢٩.

(٢) جاسم الخلف ص ٢٢٤.



موقع بغداد المتوسط بين كتلتى العراق

نحو عقد فقط، كانت الطائفة اليهودية وحدها نصف مجموع السكان الكلى! وتسيطر على التجارة.. ولكن الهجرة الى اسرائيل حوالى ١٩٥٠ صفت أغليبتها (١) واخيرا فإن بغداد مدينة ضفتين Ville - A - Che val والكرخ فيها كالجيزة فى القاهرة.

بعد بغداد يبدأ القطاع الأدنى من الدجلة الذى هو أقل مدنا من القطاع الأعلى نظرا لكثرة الأهوار والمستنقعات الدائمة والمؤقتة يمينا وشمالا التى تخنق السكنى وتتد المدن.. والمدن المحدودة المتباعدة التى تظهر تقوم عادة فى أكبر الرقع الخالية من المستنقعات أو التى تنقطع فيها الأهوار، فالمرحلة من بغداد حتى مدينة الكوت (كوت العمارة) أو نحو ٣٠٠ كم تكاد تخلو من المدن ذات الشآن، لأن النهر هنا شديد التعرج والانحناءات جدا حتى لتطفى المياه على مساحات كبيرة على الجانبين. فلا تزيد حالات الصويرة والعريزية والنعامية عن مدن قروية. اما كوت العمارة فتقع على نقطة تفرع شط الغراف كمدينة اسواق هامة تمتاز بمناخ جيد وتفيد من سد الكوت الذى انشىء فى ١٩٢٦ وتصل الى ٢٦,٥ ألف. والغراف نفسه يحمل عددا من المدن التى تحاصرها الأهوار من الجانبين واهمها كوت الحى وقلعة سكر. اما على الدجلة فهناك مدينة الشيخ سعد تليها مدينة على الغربى على كوع انتشاءة النهر جنوبا. وقبل أن نصل إلى العمارة نقابل مدينة الكميت.

(١) ليون ص ٢٠.

أما العمارة نفسها فعقدة مواصلات تتوسط حقلا كبيرا من الأرز وبستانا واسعا خالصا نسبيا من الأهوار وهي كبرى مدن المجرى الأدنى من الدجلة فتبلغ ٢٣٥ ألفا . ثم تلقى مدينة قلعة صالح إلى أن نصل القرنة التي هي - كالمقرن في السودان - مدينة مقرن ، أو هكذا كانت . فحتى ٦٥ سنة مضت كان الدجلة والفرات يلتقيان عندها شمال هور الحمار ولو أنهما يلتقيان اليوم جنوب الهور في شط العرب .

أما شط العرب وإن كان ينتمى إلى كل من الدجلة والفرات فيمتاز بكوكبة صغيرة من المدن ولكنها هامة ونامية . فعلى رأسه وعلى جدول منه تقع البصرة التي تقع نواتها القديمة بعيدا عن الشط بضعة كيلو مترات ولكن نموها الحديث يزحف حثيثا نحوه . والبصرة عاصمة الجنوب وثالثة مدن العراق (١٦٥ ألفا) هي النظير الجنوبي المكافئ للموصل في الشمال . وهي تؤلف معها ميزانا مدنياً دقيق التوازن حجما وتباعدا يرتكز على بغداد . وهي بعد ميناء العراق الوحيدة ونموها كميناء أمر حديث العهد نسبيا ، ولكن مشكلتها الكبرى هي الإطماء الدائم . إلا أنها تستفيد من حركة المد والجزر الفريدة في شط العرب في فتحها للعابرات المحيطة الكبيرة . ولقد كانت ثروة البصرة المحلية التقليدية هي التمر - فهي تتوسط أكبر غابة للنخيل في العالم حتى يمكن أن يقال إنها عاصمة التمر في العالم ! ولكن جاء البترول حديثا جدا إلى جوارها ليمنحها دفعة أخرى من النمو والأهمية ومن قبل

قد أصبحت مدينة حقول البترول الزبير (٢٨٩ ألفا) مدينة كبيرة وهي والشعبية من توابع البصرة مدنيا . والبصرة التي تتعامل بالضرورة في الجزء الأكبر من كل تجارة العراق الخارجية لم تعد صادراتها تقتصر على البلع والحبوب وإنما أيضا تشمل البترول . وفيما بين بداية ونهاية شط العرب فليس ثمة مدن [عدا خورام شهر (المحمرة) وعبدان على الجانب الإيراني] إلا أبو الخصيب جنوب البصرة بنحو ٢٠ كم وهي مدينة تمر أيضا . أما الفاو على نهاية الشط فظلت مشتل النخيل الفحل إلى أن أصبحت الآن الميناء الأمامية لبترول البصرة التي يربطها بها أنبوب كبير .

خط المرتفعات شبه الجبلية

إلى الشرق من الدجلة وعلى محور شمالي غربي - جنوب شرقي سلسلة من المرتفعات شبه الجبلية تتراعى بين الزاب الأكبر وديالى وعبر مجاريها الوسطى ممثلة منطقة انتقال بين وادي الدجلة وبين المنطقة الجبلية في أقصى شمال شرق العراق أو طلائع النظام الجبلي الأعلى . والسلسلة لا تزيد في متوسطها عن ١٠٠٠ مترا ارتفاعا . ولا تنتهي شمالا عند الزاب الأكبر وإنما تنتهي غربا مستمرة عبر الدجلة في صورة جبال تل أعفر وسنجار . وتتألف هذه السلسلة من ثلاثة خطوط تحصر بينها سهولا مرتفعة ضيقة . وعلى السلسلة ككل تتعامل شبكة مجارى روافد الدجلة الأربعة في نمط تكعيبي trelised مثالي

وتقطعها بعمق في ثغرات وخواتق وفتحات مائية Water-gaps وقليل
ما في فتات هوائية Wind-gaps تمثل مواقع استراتيجية هامة لا
يمكن إلا أن يكون لها رد فعلها المدنى ، لأنها تمثل المنافذ الطبيعية بين
المنطقة الجبلية - سلة خبز العراق - والوادي - بطن العراق - من
ناحية ، كما تمثل من ناحية أخرى محطات الطريق التجارى التاريخى
بين الشمال الغربى والجنوب الشرقى من تركيا (وأوروبا) وإيران (وآسيا)
 . كما أن هذه المواقع المنيعة لها دورها العسكرى الهام حيث تمثل
المفاتيح التى تسيطر على مداخل العراق من الشمال الشرقى . وأخيرا
وليس آخر فقد جاءت ثروة العراق غير المنظورة وكنزها الدفين -
البترول - ليتركز بالصدفة الجيولوجية فى هذه السلسلة . والواقع أن
كل هذه المزايا تستقطب من السلسلة فى خطها الأوسط بالذات ، ولهذا
فإنه هنا خط المدن بامتياز . ومن الأصح أن نقول نصف خط إذا ما
قارنا بالخطين النهريين - ونصف خط من مدن الفتحات gap-
towns إذا أردنا التحديد . ويدهى أن هذه المدن ستتحدد عند نقطة
تعتمد الرافد النهري العرضى على محور المرتفعات الطولى . وطبيعى
أيضا أن أحجام هذه المدن التجارية الحربية التعدينية لا يمكن أن
تتعدى سقفا معينا باستثناء ما يفرضه «الحتم البترولى» . كما أن هذا
الخط - كتنظيره الجبلى إلى الشرق - يمثل مدن الأقليات بالضرورة ،
فهنا منطقة الخلط بين العرب والأكراد والأتراك ، بل إن العرب فى

بعضها تصبح الأقلية ، كما أن أسماءها تكشف عن الأصل أو العنصر التركي فيها مرة أو لكردي مرة أخرى . وأخيراً فإن الخط يكاد يرادف خط سكة حديد كركوك الضيقة التي تبدأ من بغداد وتنتهي إلى إربل .

يبدأ الخط شمالاً بمدينة الكوير على أدنى الزاب الأكبر حيث تنتهي سلسلة جبال أوانة داغ أولى قطاعات خط المرتفعات الأوسط والتي تمتد بين الزابين . ثم تلي مدينة ديبكة التي تقع على ضلوع وسط أوانة داغ وتشرف على سهل ديبكة الزراعي الرعوى . وعلى عروض ديبكة وإلى الغرب منها مدينة مخمور . وهي مع ديبكة تمثل مراحل الطريق بين إربيل وشرقاط على الدجلة . ثم نعود إلى صلب الخط في ألتون كوبري مدينة الفتحات المثالية التي تقع على الزاب الأصغر حيث يقطع بعمق جبال أوانة داغ عن جبال كاني دومان . وتليها كركوك التي تقع على الرافد الشمالي للشط العظيم على الفتحة الجبلية التي تفصل جبال كاني دومان عن جبال على داغ وبابا جرجر - والأخيرة هي قبة الزيت الهائلة التي جعلت من كركوك عاصمة البترول في العراق . وقد غير البترول كركوك من مدينة ريفية هادئة ومركز زراعي للحبوب والطباق والألياف إلى مدينة تعدين عارمة . وحتى ١٩٤٧ كانت ٦٩ ألفاً . وقد قفزت المدينة مع نمو الانتاج وتعدد الأنابيب حتى أصبحت رابعة مدن العراق وتعدت علامة المائة ألفاً (١٢٠٦ ألفاً) وانتشرت حولها مدن العمال والمدن التوابع سواء في كركوك القديمة (الصواب الكبير) أو

كركوك الحديثة (القرية) . وقد تضاعف حجم كركوك عامة ست مرات خلال ٣٥ سنة . والمدينة تعدينية أكثر منها صناعية ، وتمثل عقدة مواصلات هامة تتوسط قلب مرتفعات شمال شرق العراق برمتها . وهي لها بمثابة «المدينة الأم» (المتروبوليس) .

وبعد كركوك جنوباً تقوم مدينة طاروق على الرافد الثانى للشط العظيم حيث يفصل جبال على داغ عن جبل الطوز ، التى تنفصل بدورها عن جبال كبرى داغ جنوبا بواسطة مجرى العظيم نفسه . وفى الفتحة الناشئة تقع مدينة طوز خورماتو . ونتجه جنوبا فنجد بين الشط العظيم وديالى سلسلتين هما كبرى داغ فى الشمال وأقمار فى الجنوب، وفى الفتحة الهوائية بينهما تقوم كبرى . وأخيرا وعلى رافد جنوبى لديالى تقع مدينة الحدود والبتروك خاتقن التى يسهل اتصالها ببغداد مباشرة عن طريق وادى الديالى مارا ببعقوية وتصبح لهذا حلقة اتصال على الطريق الرئيسى بين بغداد وطهران . وغير بعيد تقع على الحدود تماما مدينة نطف خانة مدينة البترول التوام لنطفى شاه الإيرانية .

وإذا كان خط مدن الفتحات شبه الجبلية ينتهى عند نطف خانة . فإن من الممكن أيضا أن نعد هذه المدينة بداية تنميل صغير للخط المثلثى ولكن فى إطار جيومورفولوجى مختلف . فعلى طول القطاع ما بين ديالى وكوع الدجلة الأدنى وقريبا من الحدود السياسية تنتشر سلسلة من الدالات المروحية الداخلية inland deltas والدالات المعلقة -hang-

ling deltas† التي خلفتها الروافد والجداول الجبلية التي تتأصل من سلسلة بوشتى كوه الإيرانية حين تهوى فجأة إلى سهول الدجلة المنخفضة . وتبدو هذه الدالات الخصبة كالجزر الزراعية المنبثة على طول الحدود السياسية بصورة تذكر بقوة بدلتا الجاش وبركة على حدود السودان السياسية . هكذا نجد مدينة مندلى جنوب نبط خاته وفي عروض بغداد ثم مدينة بدره إلى الجنوب بمسافة . وكل مدينة زراعية ومدينة حدود .

خط الجبال

خط كردى فى أساسه ، ولكنه أقل خطوط المدن العراقية وزنا وأهمية وإن كان أكثرها ارتفاعا .. فمن سلسلة المرتفعات شبه الهضبية ترقى كردستان بسرعة إلى هضبة عالية منبسطة نسبيا تمثل التواء مقعرا بين ثنايا النظام الالتوائى وغنيا بالرواسب الطميية الخصبة . ولكن الهضبة الزراعية الرعوية إلى حياة الريف أقرب منها إلى حياة المدن . فلا تكثر بها المدن الهامة ولا فكاد نجد إلا إربل فى الشمال وجمجمال فى الجنوب . فأنما إربل فتتوسط سهل إربل الواسع الخصيب الشهير بزراعاته المطرية الديم إلى جانب رى الكهاريذ (الفجاجير) والواقع بين الزابين . والمدينة تمثل أيضا نهاية سكة حديد كركوك الضيقة وتعد من كبريات مدن المرتفعات (٣٤٧ ألف) . أما جمجمال فتقع تماما على منبع الراقد الأوسط للعظيم وتمثل مدينة سوق ومدينة

زراعية . وفيما عدا هذا فإن المدن لا تتكاثر إلا إلى الشرق في تضاعيف السلاسل الجبلية الحقيقية في أقصى شمال شرق العراق .

فالشرق من الهضاب السابقة يبدأ النظام الجبلى الحق الذى ينقسم إلى محورين رئيسيين : محور مزبوج فى الغرب ومحور معقد على الحدود فى أقصى الشرق ، وبين الإثنين تنحصر فى ثنية مقعرة سهول عليا أو هضاب معلقة تخطتها غالبا المنابع العليا لروافد الدجلة .

وسلاسل المحورين شرقا وغربا معقدة وبسيطة خلو من المدن - إلا من بعض المحطات الجبلية والمصايف الجبلية مثل بنجوين على الحدود شرقا وغربا شقلاوة وسر سنك من المصايف وكوينسجق وعقرة ودهوك من المحطات الجبلية . أما المدن الحقيقية فتقتصر على هضاب المقعر الذى بينهما . فهنا فى هذه الهضاب ما بين الجبلية intermontane plateaus تظهر الزراعة والرعى كقاعدة اقتصادية تقوم عليها المدن الجبلية العالية . وليست هذه الهضاب العليا بعريضة أو بمتصلة بل هى شرائح ضيقة منعزلة ولكنها تمثل قاعدة عمرانية معقولة لتقيم مدينة زراعية من مدن الأسواق الجبلية . فثمة من الشمال سهل السندى أو سهل زاخو الذى يصرفه إلى الدجلة وقريباً منه كثيرا نهر الخابور الذى تقوم على وسطه مدينة زاخو . وللسهل ومدينته أهمية خاصة غير الإنتاج الزراعى : هما المدخل الطبيعى بين العراق وتركيا عبر ممر جبلى استراتيجى . ومن ثم فإن زاخو مدينة بوابة ومدينة حدود . ثم يلي

جنوباً بشرق سهل العمادية الذي تتوجه مدينة العمادية كما تشرف على
حوافه مصايف السولاف وسرستك . وعلى المنابع العليا للزاب الأكبر
تقوم رواندوز كقلعة كردية شماء . ثم نصل إلى سهل رانية حيث تقوم
مدينة رانية على مضيق جبلى هام شقه الزاب الأصغر . وأخيراً وعلى
الحدود الإيرانية وفي حوض أعالي دىالى نجد سهل شهرزور الطولى
الذى تقوم السليمانية فى شماله وسط حقل تبغ يجعلها مدينة تجارية
هامة وصلت إلى ٤٨ ألفاً أى كبرى مدن المرتفعات بعد كركوك ، بينما
تقوم حلبجة فى جنوب السهل كمدينة حدود تقليدية .

الفصل الحادى عشر

الجزيرة العربية^(١)

كخرقة بالية حواشيها من الذهب ، يتوزع العمران فى الجزيرة العربية على الهوامش والسواحل تاركاً القلب الجغرافى أقرب إلى القلب ومن ثم. ولا يستثنى من ذلك إلا نطاق معين فى نجد. الميث بشرياً يتألف الهيكل الأساسى من إطار ساحلى يخطه محور طولى فى وبذلك تكون السواحل والمرتفعات الغربية محورا أول ، ونجد.الوسط محورا ثانياً ، والسواحل الشرقية محورا ثالثاً ، والسواحل الجنوبية . وكل منها تغلفه شرنقة سميكة من الصحارى . محورا رابعاً وأخيراً وتاريخياً وتقليدياً كان أولها أهمها ، وربما كان المحور الشرقى أخفها ومن وزناً حتى ثقلت - أم نقول رجحت ؟ - كفته أخيراً بالبتروى المرجع أن البتروى قد وسع من رقعة محور الوسط وحوله من محور طولى إلى عرضى يصل ما بين الساحلين الغربى والشرقى بدرجة أو ويتألف كل محور من هذه المحاور العريضة من خط أو أكثر.بأخرى

(١) اعتمدنا فى هذا الفصل على المراجع الآتية :

The Middle East, A Political & Economic Survey, Roy Inst. Intern. Affairs, Lond., 1958, pp. 73 - 194, W.b. Fisher pp. 427- 449.

عزة النص . أحوال السكان فى العالم العربى من ٦٢ - ٦٧ كارل تويتشل ، المملكة العربية السعودية. مترجم . القاهرة ١٩٥٥ ، كرد على وزملازه ، صليبا والحاج ابراهيم.

من خطوط المدن . ومن هذا المجموع تتكون الشبكة العربية : مترامية
فى أبعاد شبه قارية ، ونسيجاً ممزقاً بالصحارى فى كل تضاعيفه ،
وأخيراً خفيفة فى وزنها العام إلى حد بعيد .

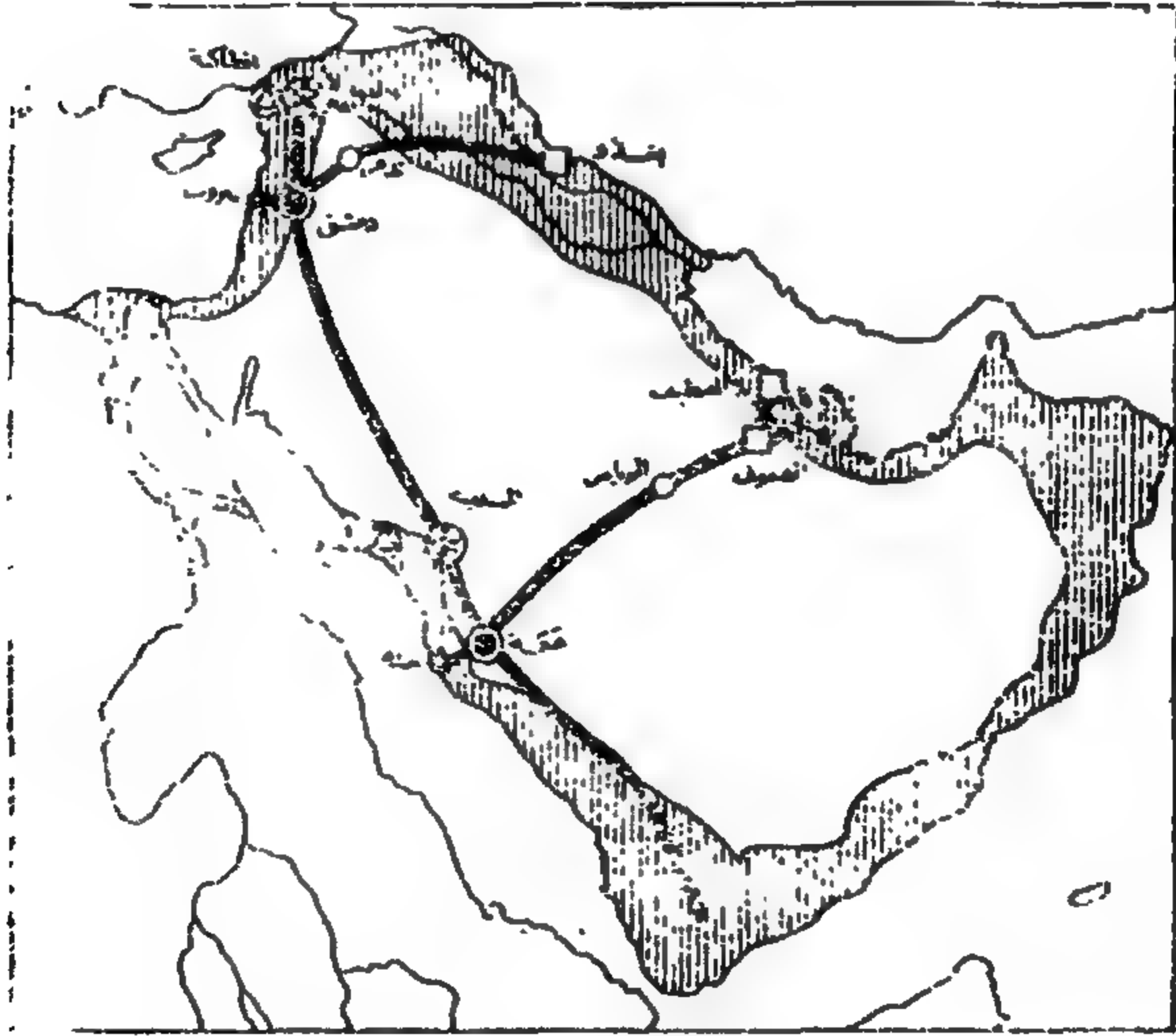
محور السواحل والمرتفعات الغربية خط تهامة

هذا الخط استمرار لخط مدن الأخدود فى الشام والذى ينتهى
بالعقبة . ويمكن أن نسميه خط تهامة وهو الاسم الذى يطلق على الشقة
الساحلية الضيقة المنخفضة الحارة الرطبة على طول شواطئ الجزيرة
العربية . وأول قطاعاته هو قطاع تهامة مدين وهى النصف الشمالى من
الحجاز ، وهو أضعفها مدنياً . فالمطر القليل هنا ينحدر على سفوح
السراة الشرقية التدريجية وينتهى إلى أقدامها بينما يندفع فى أودية
سريعة قصيرة على السفوح الغربية الشديدة الانحدار فتذهب بدداً
دافقا run-off إلى البحر وتظل تهامة جافة صحراوية بلا سكان بلا
مدن ، كما تنعدم على الساحل الضيق نفسه لمناخه الحار الرطب
القاسى . ولهذا فليس ثمة إلا «موانى الضرورة» التى أهمها مويلح
وضبا والوجه ، والأخيرة يقع عند نهاية وادى الحمض ويمتاز بمرفأ
عميق . وكلها موانى تافهة أقرب إلى قرى الصيد وكانت تمثل فى
الماضى نقط مراحل وحماية على طريق الحج من مصر .

وقطاع تهامة - النصف الجنوبى من الحجاز - هو النقيض المباشر

لقطاع مدين . فهو أثنى حلقة فى الخط كله ، ويعد «بوابة الجزيرة العربية» بلا جدال والمدخل الطبيعى إلى وسطها . ويرجع هذا إلى أن تهامة - أولا - حوض سهلى نسبيا يأخذ شكل قوس كبير يتخلف عن تراجع جبال سراة الحجاز إلى الداخل فى هذا القطاع . ثم هى - ثانيا - تعد موقعا «خاصرة الجزيرة العربية» حيث تصل المسافة بين البحر الأحمر والخليج العربى إلى أدناها . فهى موضعا نطاق زراعى غنى بالماء والأرض نسبيا ، وهى موقعا مركز تجارى رئيسى يسيطر على تجارة القوافل عبر الجزيرة ويشارك فى الوساطة التجارية . هذا عدا أنها قبلة الحج ووطنه . ولهذا تشتد كثافة السكان وتتعدد المدن الهامة سواء من الموانى أو المدن البيدمونتية إلى الداخل قليلا . والمتأمل لموقع وبنو تهامة الحجاز فى الجزيرة العربية واجد بصورة ملحة إقليميا يشبه فى كثير منطقة بيروت - دمشق فى الهلال الخصيب . فكل منها يتوسط المعمور على الساحل الغربى الجبلى من إقليمه ، بينما يقع خلف كل منهما فاصل صحراوى كبير يليه إلى الشرق إقليم معمور هام . وإذا كانت بيروت هى بوابة الشام ، فكذلك جدة بوابة السعودية . وكما تترايط دمشق وبيروت ترايطا عضويا كمدينتين متناظرتين تترايط مكة وجدة ترايط الرأس والجسم . وكما كانت تدمر نقطة مرحلة كبرى عبر الصحراء فكذلك الرياض الآن ، وكما تؤدى الأولى إلى العراق الخصيب تؤدى الثانية إلى الحسا البترولى . وفى هذا التناظر الإقليمى تأخذ

المدينة في السعودية بلا تردد مكان حلب في الشام موقعا ودورا : فكما
أن حلب بوابة الشام - الأناضول فكذلك المدينة بوابة الجزيرة -
الشام، وكما كانت حلب العاصمة والمدينة الأولى حتى قريب كانت المدينة
أهم وأكبر من مكة حتى قريب .



بعض المدن الظائر على جوانب الحافة السميدة

ولنتتبع الآن خط تهامة بالتفصيل . تبدأ سلسلة الموانئ بالحنك ثم أم لج (أملج) وهي قرية صيد ثم ينبع ورابع . وتقدر ينبع بنحو ١٠ آلاف وهي ميناء المدينة ولكن المسافة بينهما طويلة صعبة . وهي ميناء الحجاز الثانية بعد جدة ، ومرفأها عميق جيد لكن مياه الشرب عقبة رغم الصهاريج والمكثفات (لكنداسة) . وينبع حلتان توأمتان : ينبع البحر، وهي الأساس ، وإلى الشرق منها «ينبع النخيل» وهي واحة زراعية من عدة قرى يطل عليها من الشرق جبل رضوى . وآخر موانئ تهامة الحجاز أهمها : جدة .

وجدة (١٢٠ ألفا) تقع في منتصف ساحل البحر الأحمر تقريباً كميناء لمكة التي تبعد عنها ٩٠ كم . ميناؤها خطيرة لكثرة الشعاب المرجانية فيها والجزر المرجانية حولها . بيوتها من الحجر . وتتقصبها موارد المياه ولذا تبنى السقوف مائلة لينحدر عليها ماء المطر إلى صهاريج خاصة تحتها بطريقة تذكرنا بالمجامع الرومانية . Roman. impluvia . كذلك كان الماء ينقل إليها من آبار بعيدة محيطة ومنذ القرن الحالى أنشئت مصاف لتقطير الماء العذب من ماء البحر ، فلم يعد الماء عامل تحديد سكاني . وقد كانت جدة الميناء الوحيدة على البحر الأحمر في القرن الماضي ، ولذا كانت مزدهرة ناجحة . ولكن إنشاء بورسودان إزاعها على الساحل الإفريقي سلبها كثيراً من تجارتها وأهميتها . ولكنها عادت إلى أهميتها بعد قيام الدولة السعودية

حيث أصبحت الميناء الرئيسية التي تتلقى نحو ٩٠٪ من حركة الحج وتستورد السلع الغربية للجزيرة ، كما أفادها تركيز كل الهيئات السياسية الأجنبية فيها نظرا لتحريم دخول غير المسلمين في الأراضي المقدسة بمكة والمدينة . ولعلها الآن ثالثة موانئ البحر الأحمر حجما بعد السويس وعدن .

خلف موانئ تهامة خط من المدن البيدمونتية يشمل في الشمال بدر حنين وزيد ولكنها لا تزيد عن قرى ، ولكنه ينتهي جنوبا بمكة التي تبلغ من ١٢٠ إلى ١٥٠ ألفا . وتقوم «أم القرى» في واد غير ذي زرع لقلة رواسبه الطميية ، وهي في هذا أقل حظا من غيرها من مدن الحجاز . الأساس الديني البحث في قيامها واضح ، والأساس الديني خلف ذلك الأساس هو بئر زمزم . والحماية الطبيعية في الوادي تجعلها مدينة غير مسورة . إلا أن بيوتها - ككل مدن النطاق الصخري في بلاد العرب - كلها حجرية . وأما مناخها فحار لانخفاضها ، إذ لا ترتفع عن سطح البحر إلا ١٠٠ متر . والإنتاج الزراعي المحلي لا يكفي إلا خمس السكان فقط . وطوفان الحج السنوي ، الذي يرفع سكان المدينة مؤقتا إلى ثلاثة أمثال السكان المقيمين ، طوفان شديد التنافر انثروبولوجيا . ومنه يستمد جزء كبير من سكان مكة وجدة بعد أن استوطنوا وعملوا في التجارة . ولذا فتركيب السكان عالمي بشدة cosmopolitan ، ومكة هي العاصمة السياسية الحالية للسعودية ، ولكنها ليست العاصمة

الدينية ، وهو كما أشرنا سابقا ما يبدو تناقضا فذا . ولكن الوهابية تصر على استبقاء الرياض مهدا عاصمة دينية للدولة . على أن الوظيفة السياسية الإدارية جعلتها مدينة موظفين مما ساهم في إنعاشها الإقتصادي وجعلها تتفوق على المدينة وتصبح مع الرياض أكبر مدن السعودية .

تهامة عسير جافة رملية نصفها الساحلى خال من السكنى تقريبا وأهم منه النصف البيدمونتى ولذا نجد من الموانئ الليث فى الشمال والقنفذة فى الوسط وجيزان فى أقصى الجنوب . والقنفذة ه آلاف وهى لتوسطها ميناء عسير ، ومشكلتها أيضا المياه التى تجلب من بعيد . أما جيزان فعاصمة تهامة عسير وكانت ميناء الأدارسة حين كانت صبيا - خلفها - عاصمتهم . وهى تقع على رأس خليج يكتنفه المد والجزر العنيف حتى ليكاد يجعلها جزيرة . وتمتاز منطقتها بثروة معدنية من الملح الصخرى . وموقع جيزان يعطيها اتصالات ومعاملات نشطة فى عدة اتجاهات : مع صبيا وأبو عريش فى ظهيرها ، ومع جزر فرسان فى مواجهتها ، ومع موانئ اليمن فى جنوبها . أم عن مدن تهامة البيدمونتية فهى فى الجنوب أساسا حيث تتسع الشقة الساحلية . فنجد صبيا وأبو عريش وحررض . وصبيا المدينة المحصنة الغنية التى تبلغ ١٠ آلاف كانت عاصمة الأدارسة . ولا تقل أهمية وشهرة عنها أبو عريش . أما مدن تهامة اليمن فلها شخصية جغرافية خاصة . فالسهل يتسع هنا كثيرا . ولكن يحف بالساحل مستنقعات رديئة ، ثم يسود الرمل

والحصباء والجفاف وترتفع الحرارة والرطوبة إلى درجة الطرد . والمياه القليلة الصالحة للشرب تجمع لا للاستهلاك المحلى بل لتزويد السفن المارة . ولهذا ففقر تهامة طرد السكان إلى الجبال بينما تكاد هي تخلو منهم أو بالأحرى ليس فيها منهم إلا قلة محدودة لا تعتمد على الزراعة الموضعية وإنما على الوساطة التجارية بين الهضبة والسراة وبين البحر أى أن السكنى الوحيدة هنا هي سكنى مدن ولكنها مدن تقوم فى فراغ عمرانى أى أن هذه المحطات والموانى هي مخارج لتجارة الداخل وليس لها علاقة أو ارتباط بظهيرها المباشر فى التهائم الجرداء ، ويدون الهضبة ماكانت لتقوم إطلاقا . ولهذا سيلاحظ أن أكثر مراكز تهامة هي البيدمونتية الداخلية لا الموانى الساحلية . كما أن نسبة هامة من سكان هذه الموانى ليست من عرب اليمن الأصليين وإنما من السواحل الإفريقية المقابلة كالدناقلة والصوماليين والأحباش . وتبدأ سلسلة الموانى بميدى على الحدود مع السعودية . ثم اللحية التى تواجه جزر قمران كرنيتينة الحجاج ثم الحديدية التى تتوسط ساحل اليمن وإذا كانت كبرى موانىها رغم أن مرساها ضحل معرض للرياح الجنوبية (بون الشمالية) . لذلك فأكثر مراكب الحجاج الهندية التى تدهمها الرياح الجنوبية تلجأ إلى ميناء الحديدية حيث يستبدل الحجاج بها مراكب للذهاب إلى جدة . وأكثر واردات وصايرات اليمن من الحديدية التى تأتى بعد عدن مباشرة ، وتقف فيها السفن المحيطية العابرة بين أوروبا وآسيا .

وبين الحديدية وصنعاء طريق سيارات معبد . أما المدينة فمسورة ، بها أسواق صغيرة عديدة ، وبيوتها من الحجر البركاني الأسود ، وبيوت الفقراء أكواخ . وعلى عكس إقليم المناطق الساحلية الأخرى ، فإن مناخ المدينة صحى وإن كان حارا وفى الوقت الحالى يخرج معظم البن (القليل) الذى يصدر من الحديدية لا من مخا . وقد تم أخيرا تحويل الحديدية إلى ميناء حديثة عصرية . وفى أقصى جنوب الساحل مخا (٨ آلاف) التى كانت أعظم موانئ اليمن قديما واشتهرت بالبن حتى سمي بإسمها نوع منه . لكنها انحدرت لكثرة الاضطرابات ، وانتقلت قيمتها البحرية إلى الحديدية . والمدينة المسورة ذات البوابات تستمد ماء الشرب من بعيد . أما المراكز البيدمونتية فتشمل الزيدية وباجل وبيت الفقية وزبيد وحيس . وزبيد (٨ آلاف) مدينة تاريخية مسورة تقع على ارتفاع ١٤٠ مترا فوق البحر ، والماء فيها قريب من سطح الأرض بحيث يسهل استخراجها ولذا فهي مدينة زراعية غنية .

خط أقدام السراة

هذ الخط استمرار مباشر لخط أقدام المرتفعات الداخلية فى الشام ، ويشبه فى أصوله ومورفولوجيته إلى حد بعيد . فمرتفعات غرب الجزيرة العربية أو سلسلة السراة كما تسمى بوجه عام هى امتداد مكبر جدا لخط المرتفعات الداخلية فى الشام . وكمصدر للأمطار القليلة فى الشمال والتى تتزايد جنوبا ، تصرف السلسلة مجموعة كبيرة من

الألوية أقلها وأقصرها ما ينحدر غربا ولكن أهمها وأطولها هو الذي ينحدر على سفوحها الشرقية حتى تنتهى عند أقدام السلسلة على شكل عقد منظوم أو منفرد من الواحات المروحية أو خط من الوديان الطولية الغنية بالمياه فالحياة . فإذا أضفنا إلى أقدام السراة تمثل فى جزء كبير منها هامش الصحراء وحدود « النفود » من ناحية ، وأن السلسلة تقع بين قطبي إنتاج المشرق العربى اليمن الموسمى فى الجنوب والشام المتوسطى فى الشام بينهما تجرى « رحلة الشتاء والصيف » ، عرفنا الدور المدنى الذى ينتظر هذا الخط . هكذا طوال التاريخ كانت أقدام السراة من الوجهة التضاريسية للبحثة ومن الناحية الحيوية العمرانية خطا من خطوط القوة الرئيسية فى اللاندسكيب الحضارى : خط استقرار وخط حركة . خط استقرار يتألف من أودية زراعية وواحات مدنية من النمط البيدمونتى أو هوامش الصحراء . وخط حركة يتألف من طريقين تاريخيين : « طريق الحج » فى الشمال ، « طريق البخور » فى الجنوب .

يبدأ الخط على ضلوع وأقدام سراة مدين من قلعة المدورة الأردنية متتبعا واديا طوليا هو أهم أودية الحجاز : وادى القرى الذى يمتد من الشام حتى المدينة . ويلاحظ أن الوادى الذى يحتضن الأقدام الشرقية لسراة مدين يتحول إلى الأقدام الغربية لسراة تهامة ، وذلك لتقوس السراة إلى الداخل فى عروض تهامة مع ثبات استمرار محور الوادى .

ورغم أن المطر هنا على المنحدرات الشرقية لمدين أقل منه على منحدراتها الغربية إلا أن الأودية الطولية أقدر على الاحتفاظ بالمياه وخبزنها ، لاسيما مع الخزانات الحجرية التي يشيدها السكان . ولهذا تتراصف الزراعة والسكنى فى سلسلة من الواحات التى تحتل بطون الوادى : تبوك ومدائن صالح والعلا والحائط والحويط (فدك) وخبير وأخيرا المدينة . وبينما تقع تبوك إلى الشرق من الجبال تقع بقية المدن غربها ابتداء من مداين صالح حيث أن تغير محور الجبال عبر الوادى يتم بينهما حيث يتعامد الوادى على السراة فتختفى المدن إلا من بضع قلاع حربية . وهذا المسار فى مجموعة يكاد يتفق مع خط سكة حديد الحجاز (خط الحج) الذى توقف منذ الحرب الأولى . وكانت هذه الواحات محطات عليه كأنعلا (٣ آلاف) وكلها مراكز للتجارة الصحراوية المحلية مع البدو أى مدن أسواق صحراوية .

وتمتاز خبير بأنها تقوم على حرة مرتفعة من الحارات البازلتية التى تكثر فى المنطقة ، وكانت موطننا لليهود قبل الإسلام حتى أجلاوا عنها بعده ، ومناخها غير صحى طارد رغم وفرة عيون الماء .

أما المدينة فهى نهاية وادى القرى وبداية وادى العقيق الذى يكمله إلى مكة . والمدينة التى تزيد عن ٥٠ ألفا تقع شمالى مكة بنحو ٥٠٠ كم . وهى بالقياس إلى مكة واحة كبيرة المساحة تطوقها الحدائق . كذلك مناخها أفضل لأنها أكثر ارتفاعا (٦١٩ مترا) ومواصلاتها أسهل . ومع

ذلك فهي اليوم أصغر بكثير من مكة . ولكنها حتى قبل الحرب /الكبرى الأولى كانت أكبر مدينة في الجزيرة كلها حيث كانت نهاية خط سكة حديد الحجاز (خط الحج) . ولكنها الآن تقهقرت كثيرا من حيث الحجم خلف مكة وجدة والنفوف ، هذا عدا عدن والكويت ... الخ . والسبب في هذا هو خراب الخط الحديدي وتوقفه ، وتخریب الحرب في الحجاز لجزء منها ، ثم تخریب الوهابية لكثير من آثارها الدينية . فمع قلة الحج إليها بالقياس إلى مكة وانحدار التجارة أصبح حجمها تقريبا وظيفة لمواردها المحلية الزراعية فقط . بل إن لديها فائضا إنتاجيا دائما يصعب تصريفه لصعوبة المواصلات وبعدها عن مكة . ومن المدينة يظل وادي العقيق محتضنا الأقدام الغربية للسراة حتى مكة ، ولكن لا تقوم فيه إلا واحات محدودة منها مهد الذهب التي كما يدل اسمها كانت من مدن التعدين حتى نفدت مناجمها وأصبحت مدينة مهجورة من مدن الأشباح.

وابتداء من عسير ولزيادة الإرتفاع والمطر تختفي الأودية الطولية وتسود الأودية العرضية التي تأخذ من الهضبة الجبلية وتنحدر شرقا إلى الصحراء - كل بواحتة . فثم أولا شمال العسير وادي تربة الذي ينتهي إلى مدينة تربة المحصنة المنيعة بالجبال والتي تقع جنوب شرق الطائف وتعادلها حجما ، وتمثل نقطة مرحلة هامة بين نجد واليمن . وفي وسط العسير وادي بيشة الذي يتحد مع وادي جنوب العسير وادي

التلث وادياً أكبر هو وادى الدواسر المشهور . ففي الوادى الأول تقوم مدينة بيشة (هـ آلاف) على نقطة هامة بين وادى الدواسر ومكة ، وتعمل كمفتاح اليمن الشمالى . وعلى الثانى تقوم مدينة قروية هى حمضة Hamdha . وأخيراً وعلى حدود اليمن تقريبا يمتد وادى نجران حيث مدينة نجران التى هى فى الواقع وكل مدن الواحات هنا مجموعة قرى زراعية متجاورة يتوسطها المركز الإدارى وأجهزة الدفاع ، وتستمر ظاهرة الأودية العرضية على ضلوع اليمن الشرقية ، وأهم مدن واحاتها هى الجوف التى تطل على منخفض الجوف ، ومأرب مدينة السد القديم التى تطل على رمال الأحقاف ، ويتم الخط فى المحميات بثلاثية بيحان التى تتألف من ثلاثة من مدن الواحات فى وادى بيحان هى من الشمال بيحان سيلان ثم بيحان القصب ثم بيحان الدولة . وهناك شبة إلى الشرق من بيحان ، ثم أخيراً واسط ونسب Nisab إلى الجنوب من بيحان .

خط سقف المرتفعات

رأينا أنه ابتداء من عسير تأخذ سلسلة المرتفعات الغربية فى الجزيرة فى الإرتفاع والاتساع مع التعقيد ، وكذلك مع زيادة مطردة فى المطر . وبهذا يتكون سقف عريض لا مثيل له على العمود الفقرى لسراة الحجاز ، سقف مموج أو معقد ، ولكنه يقدم قاعدة أرضية فسيحة صالحة للسكنى والإستقرار والإنتاج الزراعى . ويزداد هذا السقف

اتساعا كلما اتجهنا جنوبا حتى يمثل الجزء الأكبر من مساحة هضبة اليمن حيث يحدد «سقف العرب» بامتياز . وبهذا يبرز خط مدن غنى هام - خط عريض مركب يتوسط بين خط تهامة على الساحل غربا وبين خط الأقدام على الصحراء شرقا ، خط لا نظير له في الحجاز . وإنما يقتصر على العسير واليمن حيث يصبح هيكل شبكة المدن ثلاثيا .

ويمكن أن تعد الطائف بداية الخط في الشمال ، فهنا في الحقيقة تقترب الخطوط المدنية الثلاثة أشد ما تقترب : سلسلة جدة - مكة ، الطائف ، تربة . فهي تقع جنوب شرقي مكة على ارتفاع ١٥٠٠ مترا فوق البحر مما رق معه مناخها حتى إن النخيل لا ينمو فيها لشدة بردها شتاء . والمدينة الحجرية المسورة كثيرة المطر لارتفاعها . وهذا هيأها لزراعة الفواكه والورود فاشتهرت بها من قديم وسميت «بستان مكة» ، وشبهها بعض العرب قديما بأنها قطعة من غوطة دمشق نقلت إلى الصحراء . وقد جعلها مناخها المصيف الطبيعي للحجاز سواء للأغنياء أو للحكومة بل إنها بالفعل «عاصمة الصيف» في الحجاز . ولذلك يتفاوت عدد سكانها كثيرا بين الصيف والشتاء .

وفي شمال عسير تتعدد الحالات على السقف الأوسط ولكن المدن الهامة تظهر في الجنوب خاصة . فهناك محايل مدينة داخلية تمثل عقدة مواصلات هامة في عسير . ومثلها ولكن أكبر وأهم أبها وخميس مشيط في الجنوب فأما أبها فتبلغ ١٥ ألفا وهي حاليا العاصمة السعودية

لعسير وترتفع ٧ آلاف قدما عن البحر تتوسط حقلا زراعيًا مصطبًا واسعًا وكوكبة من القرى الغنية . أما خميس مشيط فمن كبر المدن الداخلية وفي منطقة خصبة أيضًا ومركز لتجارة التمر . على أن الخط يتبلور في اليمن حيث تتحول السراة في نصفها الشمالي إلى هضبة كالسهول العليا هي التي تعرف بهضبة اليمن gemcni Plotlau ، تندفع على سطحها سلاسل الجبال باسم «السروات» بينما تفصل بينهما في تعقيد شديد شبكات الأودية باسم «القيعان» . وفي هذه القيعان تقوم المدن في وسط زراعي من ناحية وفي حماية السروات المتحدرة من ناحية أخرى فتظهر كوكبة من «المدن المعلقة» التي تعد من على مافى العالم العربي . فنبدأ بصعدة وهي مدينة حدود ومن ثم محصنة جدا ، تليها حجة وفي وسط رقعة اليمن تلقى صنعاء العاصمة التقليدية وكبرى مدن اليمن (٧٠ ألفا) .

صنعاء على ارتفاع ٧٥٠٠ قدم ولعلها بذلك كبرى أعلى مدن العالم العربي . تتوسط منطقة خصبة تزرع الحبوب والفواكه والخضر على الرى من الآبار والصحاريج وعلى مثل ارتفاعها هذا لا ينبت النخيل نظرا للبرودة . والفواكه هنا فواكه البحر المتوسط ، كما تكثر الماشية والغنم والإبل . تقع المدينة في سطح جبل نيقوم أو نقم في جبال السراة الشرقية ، وتكتنفها جبال شاهقة من جميع الجهات كما تحيطها أسوار محصنة . تكثر المباني عديدة الطبقات - سبع أحيانا - مما تبدو معها على الربا كتناطحات السحاب العربية . والبيوت من الحجر البركاني

الأسود ، تطل على الأطراف والنوافذ والأبواب بالجير الأبيض ، فيكون المنظر قوياً . وعدا هذا فالبيوت من الطين ، أقل ارتفاعا ، تفصلها شوارع ضيقة . أما السكان فكان ثلاثة أرباعهم مسلمين معظمهم من الشيعة والزيود ، وأقلية من السنة . أما الربع الآخر فكان من اليهود الشرقيين الذين يتركزون في جنوب غرب الجزيرة العربية منذ أيام الانتشار diaspora . ويعرف حيهم - كما في بقية مدن اليمن - بالقاع (١) وهو منفصل ، كما أن لهم مستعمرة خارج صنعاء . وكثير من اليهود كان يشتغل عمالا مهرة في الحجارة - بنائين وزجاج ومعادن ونسيج وحلى مقصبة ومذهبة وأسلحة ... الخ . ولكن عددا كبيرا منهم قد هاجر منذ صنع إسرائيل . أما أغلب بساتين صنعاء ومزارعها فالذي يملكها هم العرب ولهم قصور خاصة في مصايف صغيرة نشأت حديثا خارج المدينة تسمى الروضة .

والى الجنوب الغربى من صنعاء تقوم المناخة التى تتوسط أهم إقليم تبقى للبن فى اليمن حيث الموقع على السفوح الغربية يزيد الرطوبة ويحسن الصرف . أما جنوب صنعاء فتقوم ذمار (٥ آلاف) وهى مدينة أثرية كثيرة الحصون والقلاع القديمة وكانت المركز الرئيسى للزيدية ولكنها فقدت أهميتها الآن . ويلى جنوبا يريم ثم إب التى بحكم ارتفاعها تقع فى منطقة القات الذى يتطلب كتثورات بين ٥ - ٩ آلاف وتعتمد على اقتصادياته . ولكن تعز إلى الجنوب الغربى هى قاعدة القات بمثل ما أن

(١) أحمد فخرى . اليمن . القاهرة ١٩٠٧ . ص ٢٥ .

المناخة قاعدة البن . وإذا فهي مركز هام لتجارة رأسية غربية تصدرها الكنتورات العليا إلى الكنتورات السفلى . والمدينة التي تبلغ ٢٠ ألفا كانت في السنوات الأخيرة عاصمة لليمن بدل صنعاء أو بالأحرى مقر الإمام . ولكنها أخيرا حذا كالعاصمة الثانية بعدها وهي في الحقيقة لا يمكن أن تكون عاصمة لليمن لا حجما ولا موقعا فهي ضئيلة بالقياس إلى صنعاء . كما أنها متطرفة جدا في الرقعة السياسية بل تكاد تكون مدينة حدود . وتبرز تقع في واد عميق مرتفع عن سطح البحر ، مسورة ذات بوابات ، لها سوق كبيرة . وقد أدت كثرة الاضطرابات في القرن الماضي إلى تهمد كثير من مبانيها . وهي تجلب ماء الشرب من نبع قريب عن طريق أنابيب ممتدة تحت الأرض .

محور الساحل الجنوبي

لعل هذا أضعف خطوط المدن الساحلية في الجزيرة العربية كما هو أبسطها تركيبا . فالمعمور هنا شريط ضيق متقطع تخنقه الجبال في الغرب والصحراء في الشرق ، وتقل مساحته ومطره وانتاجيته كلما اتجهنا شرقا . لهذا فإن خط المدن هنا ساحلي وحيد إلا من ذراع داخلي يتبع وادي حضرموت كما أن المدينة تتدهور في نوعيتها بسرعة من الغرب إلى الشرق . فيقع خط المدن الوحيد في ثلاثة قطاعات : في الغرب مدن زراعية وتجارية وصناعية ، وفي الوسط مدن زراعية وتجارية فقط ، وفي الشرق مدن صيد أو بالأحرى قرى صيد .

فغريبا يبدأ الخط بعدن [ويتبعها الشيخ عثمان] وهي لا تقع على

باب المندب بالضبط كما يشيع أحياناً ، بل إلى الجنوب الشرقى منه بمسافة . والموضع شبه جزيرة صخرية أصلها مخروطة بركانين خامدين ملتحمين ، ويتصل بالقارة ببرزخ رملى مستطيل طوله ٧ كم (١). والموضع مجذب تماماً لا ماء فيه ولا نبات ، ولكن رأسمالها الجغرافى والتاريخى حقا هو الموقع الفريد : فهى بوابة البحر الأحمر الجنوبية وعنق زجاجة استراتيجى فى طريق الملاحة بين البحر الأحمر والهندي قديما وبين الأطلسى والموسميات حديثا . فهى بذلك المعنى ميناء من «موانى الضرورة» ومن أقدم المدن وأكثرها خلودا . وقد عرف اليمانيون القدماء قيمتها كمركز بحرى ممتاز فحاولت كل دولهم القديمة معين وسبأ وحمير السيطرة عليها ، وكان الحميريون هم الذين بنوا صهاريج لجمع ماء المطر- ربما بعد انهيار سد مأرب وكان العرب تسميها «دهليز الصين». وكانت مركزا تجارة البخور والمر واللبان والذهب والجواهر . وقد أغرى بها موقعها هذا كل القرى التى ظهرت على مسرح بحر العرب أو الهندي ، ولذا فما أكثر الأيدي التى تداولتها أو حاولت منافستها : الرومان الذين فشلوا فى الاستيلاء عليها فأنشأوا برنيس Berenice على الساحل الأفريقى المواجه لمنافستها وأسر تجارة الهند ، الأحباش ، الفرس . وبعد العرب حاول البرتغال اغتصابها بلا جدوى حتى جاء الأتراك وفى حكمهم حاول السيطرة عليها الهولنديون ثم الانجليز .

"1" Birot & Dresch, Mediterranee etc., p. 232 Morgan, Ports & Harbours, Lind., 1952, p. 37.

وقد حاول الانجليز أن يجدوا لها بديلا فى جزيرة سوقطرة مرة وفى جزيرة بريم مرة أخرى وفى مدينة الشحر مرة ثالثة وفى المكلا رابعة وفى جزيرة صيرة التى تقع إزاء عدن مباشرة مرة خامسة (!) دون جدوى - فى أغلب الحالات لانعدام المياه . إلى أن وقعت عدن فى أيديهم فى ١٨٣٩ وبدأت وظائفها الاستراتيجية تتحقق واحدة بعد الأخرى . فقد أصبحت قلعة حربية وقاعدة بحرية أساسية أو «جبل طارق البحر الأحمر» ، ثم كانت ميناء تفحيم bunkering وتموين ، وصارت اليوم ميناء تزييت بعد انشاء مصفى البترول فى «عدن الصغرى» بطاقة ٥ ملايين طن كبديل لعبدان بعد ضياعها . وهى فى هذه الوظائف أصبحت اليوم الوريثة اليتيمة لإمبراطورية بحرية تقلصت فى الشرق الأوسط : فهى بتروليا قد ورثت عبدان ، وحربيا قد ورثت السويس وعن قريب نيروبي . هذا يفسر زيادة أهميتها وسرعة نموها أخيرا ، كما يفسر استماتة بريطانيا عليها . وهى بعد هذا «ميناء توصيل entrepot» وترانسيت ووساطة لكل المنطقة المحيطة فى الجنوب العربى والقرن الأفريقى . وهى لهذا ميناء حرة بلا جمارك حتى جذبت تجارة البن من اليمن والبخور من ظفار وحضرموت والحبوب والفواكه من الهند ، والخشب للمنازل والسفن من الهند الشرقية ويورما . أما الانتاج المحلى ففاقد من الوجهة العملية ، فليس ثمة إلا بعض صناعات استهلاكية وبناء السفن التقليدية (السنايك dhows) وتبخير الملاحات التى يصدر أغلب إنتاجها إلى الهند .

ومن هذا التركيب الوظيفي نرى بوضوح أن مدينة عدن مدينة «مصنوعة» بكل معنى الكلمة : ماء وغذاء وخاماً وسكاناً . فالماء يأتي من مصادر أربعة تقطير ماء البحر ، صهاريج المطر القديمة ، الآبار القديمة العميقة جداً ، والآبار الارتوازية الحديثة . أما الغذاء فكله مستورد من الظهير اليمنى أو النظير الأفريقي أو النطاق الهندي . كذلك الخامات : البترولية من الكويت والأخشاب من جنوب شرق آسيا . وأخيراً السكان^(١) . فحتى ١٨٣٩ لم يكن عددهم يتجاوز ٦٠٠ نسمة ، أصبحت بعد ٢٠ سنة نحو ١٥ ألفاً ، قدرت في ١٩٥٠ بنحو ١٠٠ ألف بزيادة ٢٠ ألفاً في ٤ سنوات منذ ١٩٤٦ ! وهي حسب تعداد ١٩٥٥ تبلغ ١٣٨٥٠٠ . فهي مدينة هجرة أساساً . وهي بذلك أكبر مدينة - المدينة المائة ألفية الوحيدة - في الجنوب العربي وأكبر ميناء في منطقة القرن الأفريقي . وهذا في ذاته موضع للغرابة يذكر بوضوح بهونج كونج إزاء الساحل الصيني . فهذه المدينة - النقطة أضعاف عواصم دولة برمتها في ظهيرها مثل اليمن . وليس يقل غرابة تركيب السكان . فهناك ١٠٢ر٨٠٠ عربياً من اليمن أساساً أغلبهم كانوا لاجئين من شراسة وتأخر حكم الأنمة ، ١٥ر٨٠٠ هندياً أغلبهم مسلمون من الهند أو باكستان ، ١٠ر٦٠٠ صوماليا - هذا عدا بضع مئات من اليهود تبقوا بعد الهجرة إلى إسرائيل ومثلهم من الأوربيين ... إلخ .

"1" Statesman's Year Book . 1961.

وبهذا يتضح التركيب الجنسى الخلاسى لعدن «كمدينة مفتوحة» . مما يذكر بجبل طارق . وهذه سياسة متعمدة لتخليط عروبة المدينة تأكيداً لبقائها عن ظهيرها . وعدن فى مظاهر الشذوذ المدنى هذه تمثل ببلاغة نمطا من الموانى التى خلقها الاستعمار البحرى على ضلوع البلاد الاستراتيجية الموقع والذى نسميه «الموانى المنقطعة» التى تحقق أولا أحجاما ضخمة لا علاقة لها البتة بمواردها المحلية أو ظهيرها الطبيعى وثانيا تشكل خليطا جنسيا معقدا يتنافر مع وسطه الطبيعى كما تمارس ثالثا وظائف غير شرعية كثيرة كالتهريب والجاسوسية والتزيف والرنيلة .. الخ.

والانتقال على الساحل الجنوبى بعد عدن يمثل انحدارا حادا الى حلات مدنية متواضعة بعضها أقرب الى القرى الساحلية مثل شقرة وأهوار . ولكن ثمة مدينة داخلية خلف عدن ذات أهمية خاصة : لحج - وتسمى أيضا الحوطة . وهى أهم مدن المحميات الغربية أو المحميات التسع ، وتتوسط واحة زراعة خصبة غنية . كذلك تمتاز المحميات الشرقية وهى حضرموت ومهرة بتقليد مدنى أصيل أساسه التجارة والصيد ، ففي حضرموت الميناءان القديمتان المكلا والشحر . فأما المكلا (١٠ آلاف) فكبرى موانى حضرموت ، تقوم بين خليجين ميناء حديثة ومدينة قديمة يفصلهما ٣ كم . والمدينة مسورة ذات أبراج ، شريطية بطول الساحل تحفها الجبال من الخلف . . وليست الرقعة المحيطة (الأوملاند) خصبة كأكثر المدن العربية بل قاحلة مجربة ،

ولكن المكلا تستمد قيمتها من أنها المكان الوحيد على طول الساحل الجنوبي بين عدن ومسقط الذي يمكن أن يصلح لرسو السفن لذا كانت محطة للبواخر ومركزا تجاريا هاما والمدينة التي هي عاصمة امارة القعيطيين عديدة الطوابق جدا . أما عن الشحر (٨ آلاف) فميناء قديمة تابعة لسلطان المكلا تشتهر بتصدير البخور والعنبر الشحري ، ويشتغل بعض سكانها بصبغ الأقمشة وصنع الأسلحة والصياغة والحدادة .

والى الشرق على نهاية وادي حضرموت تقع سيهوت يليها القشن أهم مركز في مهرة وعاصمتها ، ولكن قبل أن نتقدم شرقا الى ظفار وعمان لابد أن نعرج الى الداخل مع وادي حضرموت في زاويته القائمة التي يغص ضلعها الأعلى بال عمران والمدن التي تتابع كواحات المنظومة في عقد الوادي . فثمة من أسفل تريم (١٠ آلاف) وهي مركز حرفي وعلمي قديم ، ثم هناك سيون وهي مثل تريم من مراكز الثقافة الاسلامية المتقدمة في الجنوب العربي كما أنها عاصمة إمارة الكثيرين الداخلية ، وهناك أخيرا شيبام من أهم مدن الوادي وتمتاز كمدن اليمن القريبة بالمباني الشاهقة . فاذا عدنا الى الساحل وجدنا حياة المدن تتدهور في ظفار وعمان حتى رأس الحد الى حالات صيد على الأكثر . فهناك ومرباط في مهرة ثم مصيرة على جزيرتها إزاء ساحل عمان .

محور الساحل الشرقى

كان هذا الساحل تقليديا من أفقر مناطق الجزيرة العربية مدنا ولكن نالته فى قطاع كبير منه ثورة مدنية حقيقية حديثا . والساحل فى مجموعه يمتاز بخطين مدنيين ، ساحلى ، وداخلى ، ولكن هذه الخطوط تنقسم على أساس الجغرافيا الطبيعية والتاريخ الحضارى الحديث الى قطاعين متميزين عمان والخليج . فجغرافيا لعمان خط ساحلى وخط جبلى ، أما الخليج فخطاه سهليان . أما تاريخيا فبعد أن كان القطاعان متجانسين مدنيا تلقى الخليج انقلابا مدنيا جذريا مع البترول جعل منه نقيضا مدنيا لزميله القديم . ومن الطريف أن حركة البترول تبدو متجهة بخطى وثيدة من الشمال الى الجنوب فقد أخذت «أعراض» الزيت الجيولوجية و«مضاعفاته» الحضارية تظهر على ساحل المعاهدات - كائما الزحف المدنى الذى بدأ فى الشمال فى قطاع الخليج يبنىء بالاستمرار نحو القطاع الجنوبى .

عمان

وينعكس فقر عمان فى شبكة مدنها ، فهى وإن كانت تتناظر اليمن وتشبهها فى نواح . إلا أنها أصغر مساحة وأقل مطرا ونتاجا وسكانا بكثير . ولهذا نجد خطين من المدن المتواضعة مقابل ثلاثة فى اليمن . وخط تهامة عمان الذى يعتمد اقتصاديا على سهل الباطنة الضيق يتألف من عقد واه متفرط واسطته موقعا

وحجما هو التوأم المدنى مسقط - مطرح ، بينما يتناظر على
طرفية فى تباعد متجانس وفى حجم متكافئ تقريباً مدينتا صور
فى الجنوب قرب رأس الحد وصحار فى الشمال ، وكل منهما ف
مرقاً ظهيره ويعيش على التجارة والملاحة ، وخط مدن الساحل فى
مجموعه يمتاز بالتوجيه البحرى أساساً ومنذ القدم نظراً لفقر
الظهير الطارد . ولهذا كان سكانه - بعكس ريف الداخل - على
اختلاط جنسى كبير ، فيدخل الى جانب العرب عناصر من الزنوج
الافريقيين ، والایرانیين والهنود والبلوخيستانيين . بل أن العرب فى
التوأم الرئيسى مسقط - مطرح هم الأقلية بينما الأغلبية للبلوخيين
والهنود والزنوج بنسب متساوية ..

ولمسقط مغزى جغرافى كبير . فهى مدينة تاريخية قديمة فى
موضع حصين تغلفه - دون أن تغلقه - الجبال ، وتشرف على
خليج فيوردى جيد . أما موقعها فيجعلها مفتاح خليج عمان
والخليج العربى : أنها عدن الخليج العربى . ولهذا فهى ليست الميناء
التجارية الرئيسية فحسب ، وإنما تأتى أهميتها أولاً من الناحية
الاستراتيجية ، وقد اتضحت هذه الأهمية منذ عصور الكشف
الجغرافى حين أصبحت مطمع القوى البحرية الاستعمارية ، ولهذا
طالما سقطت فى أيديها : البرتغال أولاً ثم الفرس ثم الانجليز
الذين أصبحت عندهم بالنسبة للهند مثل عدن بالنسبة لشرق افريقيا
على أن أهمية مسقط اهتزت أخيراً مع ضياع الهند . ولا يبقى لها

إلا الدور التجارى . فهي تعمل فى التجارة مع بومباى وإيران وبلاد الخليج العربى حيث تصدر اللؤلؤ والعاج والجلود والزبيب والبلح ، ولكن يعوقها كمركز مدنى مقر ظهيرها وصعوبة مواصلاته . ولهذا فرغم تاريخها وحيثيتها كعاصمة لسلطنة مسقط فإنها لاتزيد سكانا عن ٥٥٠٠ أى مالا يزيد عن ١٪ من مجموع سكان عمان الجغرافية البالغين ٥٥٠ ألفا . ولكن البعض يقدرها بنحو ١٢ ألفا الا أنها تظل أشد عواصم العرب ضائكة على الأرجح . أما مطرح فتقع الى الشمال توا من مسقط ، ولم تكن شيئا مذكورا حتى قريب حين بدأت تجذب اليها طريق المواصلات من الداخل حتى أخذت تتفوق على مسقط فسجلت ٨٥٠٠ نسمة والأغلبية فى الحالين كما رأينا ليست للعرب .

أما خط عمان الداخلى فأشد فقرا من الساحلى : فرغم زراعات ومراعى الجبل الأخضر ومنحدرات «الحجر الغربى» تظل المنطقة رعوية متخلفة أساسا . فليس ثمة إلا نزوى عاصمة إمارة عمان الداخلية على الضلوع الغربية للجبال . يناظرها فى الشمال عبرى ، بينما يمكن أن تعد البوريمى تنمة بيدمونتية للخط فى الشمال على التخوم بين السعودية وعمان وشياخات المعاهدات . وهى تتوسط واحة تكالف من ٨ قرى .

وعلى ساحل المعاهدات - أو ساحل البنات أو القرصان سابقا - خط متقطع من الحالات الزراعية التى هى فى الحقيقة واحات

ساحلية تصل الصحراء فيما بينها الى سيف البحر غالبا . وهذه الحلات أقرب الى قرى الصيد منها الى موانئ المدن . إلا أنها بدأت أخيرا تأخذ طابعا مدنيا مع الاتصالات الخارجية واحتمالات البترول ، لاسيما أن كلا منها «عمامة» لشيخة وأغلبها يقع على أخوار أو خلجان محمية أو أشباه جزر ناتئة . ومعظم هذه المدن ترجع بأصولها الى القرن أو القرنين الأخيرين فقط وتتراوح كل منها حول بضعة آلاف لايزيد سقفها عن ١٠ آلاف ونيف. ومنها مايعتمد على الصيد البحري أو البري أساسا ، ومنها ماعماده الزراعة ، وبعضها يعمل في الصناعات الحرفية القديمة المنقرضة والبعض في التجارة البحرية والترانزيت لأجزاء من عمان أو السعودية ، ويبدأ العقد من الشرق بالفجيرة التي تقع وحدها على خليج عمان جنوب رأس مسندم ، يليها على ساحل البنات رأس الخيمة ثم أم القوين فعجمان ثم الشارقة فديبي وأخيرا أبو ظبي ، وأهمها هي رأس الخيمة والشرقة وأبو ظبي.

نطاق الخليج

هذا «ساحل الزيت» بالضرورة . وهنا حدث واحد من أكبر الانقلابات العمرانية والمدنية في الجزيرة العربية بل في العالم العربي . ولم يكن النطاق يختلف كثيرا عن عمان في توجيهه البحري ونشاط التجارى في الترانزيت واللؤلؤ وفي نسيجه البشرى وكيانه المدني . فعلى وراء يكاد يكون من المعمور كان ثمة مجموعة

مخلخلة ضعيفة من مدن الصحراء والواحات الساحلية التي هي كقاعدة عامة نصف ريفية - نصف مدنية على الأكثر . ولكن ثروة البترول أدت الى ثورة مدينة أكبر من صغيرة . فقد انقلب اساس الحياة هنا من النقيض تماما الى النقيض : من الرعى الى التعدين ، دون ان يعرف مرحلة وسطى من الزراعة ، وأصبحت «بلاد العرب البحرية Maritime Arabia» هي «بلاد العرب الزيتية» أصبحت «بلاد العرب السعيدة» الجديدة . ومع هذا الانقلاب تأرجح نمط العمران من حضيض البداوة الى قمة الاستقرار بلا تدرج . وهكذا قفزت من أفقر الحلات والمدن القروية أغنى وأحدث المدن الكاملة وأصبح ساحل الزيت ساحل المدن . وتم هذا اما بتمدين الحلات القديمة او بخلق مدن تماما . كما تمت هذه الطفرة عن طريق الهجرة في الدرجة الأولى : فنحن هنا ازاء مدن هجرة أساسا . وقد انتهى هذا الانفجار المدنى الى أن أصبحت المنطقة تمتلك أكبر كوكبة من المدن والمدن الضخمة في كل الجزيرة العربية وتضم أكبر مدينة فيها على الاطلاق . أى أنها أصبحت مركز الثقل المدنى في الجزيرة بل وعلى كل سواحل الخليج العربى . ورغم ان عدد هذه المدن وأحجامها لايقارن بما فى أجزاء أخرى من العالم العربى ، الا ان درجة المدنية تصل هنا الى نسبة مئوية لاتعرفها أى رقعة مماثلة فى المساحة فى العالم العربى ربما باستثناء فلسطين المحتلة . وواضح أن السبب لايرجع بطبيعة الحال الى العدد أو الحجم المطلق

للشبكة المدنية الوليدة ، وانما ببساطة الى انه ليس ثمة نمط آخر من العمران هنا إلا المدن . فهي فيما عدا نقط المدن المنفردة تمثل صحراء من اللامعمور فاقدة للقاعدة السكانية أو الفرشة matrix العمرانية الطبيعية . وهي بهذا من «المدن المسلات» لا «المدن الأهرام» وبمعنى آخر إن جغرافية السكان هنا تتحول تماما الى جغرافية مدن . ويدهى أن هذه الحياة الجديدة تعتمد كلية على الاستيراد: فجميع عناصرها مستورد قطعة قطعة من الخارج البعيد أو القريب : البناء والغذاء بل الماء والسكان . هي مدن مصنوعة - وبأمر الزيت . وهي لهذا تمتاز بخلط شديد في السكان ، حتى إن أغلبية العرب في بعض منها مهددة بالزوال .

خط الساحل

يبدأ الخط على الساحل الشرقى في قطر بمدينة صغيرة من مدن نهايات الأنابيب هي ميناء بترول أم سعيد ، ثم تلى الدوحة (وتسمى أيضا البيضاء) ولم تكن أكثر من حلة صيد وتجارة داخل سور من الطين - «عاصمة قرية» كما يعبر لونغريج - فأتى البترول وغير جلدها بل وجسمها الى عاصمة حديثة نامية . وإلى الشمال على مسافة مساوية لبعده أم سعيد تقوم حلة شبه مدينة صغيرة أخرى هي الخور . أما الساحل الغربى يبدأ بالزيارة التي كانت أهم بلدان قطر قبل البترول ويلي جنوبا من مدن الحقول دخان ومن مدن محطات الأنابيب أم باب . أما في البحرين فهناك

المنامة (أو البحرين) العاصمة على الجزيرة الرئيسية البحرين (أوال قديما) فى أقصى الشمال الشرقى . وقد كانت دائما المركز الملاحي لحرفة الصيد اللؤلؤ فى الخليج ومركزا لتجارة ساحلية وصيد وحرف تقليدية ومحطة بحرية هامة فى وسط الخليج ترتبط بانتظام بالبواخر بالهند وإيران والعراق وهذا عدا موقعها الاستراتيجى فى وسط الخليج مما جعلها مطمعا للقوى البحرية توالى عليه البرتغال والفرس ثم الانجليز .

ولكن البترول حولها الى مدينة عصرية حديثة نامية فأصبحت ألفا أى أنها ١١٥) حين كان مجموع سكان الأرخبيل ١٩٥٢ ألفا (٤٥) كانت تضم أكثر من ثلث سكان الإمارة وهى الآن (تعداد . وقد ١٪ (٤٣,٧ ألفا بنسبة ١٤٢ ألفا من مجموع قدره ٦٢) ١٩٥٩ ساعد على تركيز النمو فيها أن عمال البترول يفضلون الإقامة فيها مع الرحلة الى العمل على الإقامة على الحقول وذلك بفضل شبكة حديثة من طرق السيارات تربطها مع معظم القرى . ولقد كانت ضحولة المرفأ تحتم على البواخر الرسو بعيدا عنها ، ولكنها الآن عمقت وتمدت بالارصفة ، وإلى جانب اللؤلؤ والجلود والبلح والحبوب ، فالمنامة الآن مركز تصدير الزيت المحلى الى جانب زيت السعودية الآتى فى أنبوب تحت الماء . بل إنها مركز لكثير من صادرات وواردات السعودية - ميناء توصيل يعنى - مما كان مصدر دخل كبير . وفى المدينة نسبة كبيرة من الايرانيين والهنود .

"1" Stotlsmqns year Book 1961 .

أما المدينة الثانية في البحرين فهي المحرق على جزيرة المحرق في مواجهة المنامة ، بل إنها تتصلان برصيف صناعي -cause-way يحمل طريقا للسيارات يجعلهما مدينتين توأمتين تجمعان ٩٤ ألفا من مجموع السكان البالغ ١٤٢ ألفا أو ٦٦,٢٪ أي ثلثي الإمارة . والرصيف يترك بين المدينتين خليجين جديدين يغزوهما المد والجزر مما يساعد على اقتراب السفن وتنظيف الميناء . ولقد كانت المحرق مدينة لؤلؤ وسمك وملاحة . وتبلغ الآن ٣٢,٥ ألف كلهم - عكس المنامة - من العرب الخالص . وهي عاصمة ثانية للإمارة تقيم فيها الاسرة الحاكمة أغلب شهور السنة لاعتدال مناخها . وعلى الركن الشمالي الغربي من جزيرة البحرين مدينة ثالثة هي البديع تبلغ ٨ آلاف وتعمل في اللؤلؤ .

إذا عدنا الى اليابس فالعقير أولى ميناء على الساحل السعودي، ولكنها ليست مدينة ولا قرية : وانما نقطة جمارك ومستودعات وخانات لأن المرفأ هو أصلح موضع على الساحل السعودي ولهذا فالإليه ترد معظم بضائع جنوب الحسا ونجد . وإلى الشمال من العقير وعلى شبه جزيرة صغيرة تقوم ثلاثية الخوير - الدمام - الظهران : الخوير والدمام على الساحل ، والظهران ه أميال الى الداخل . والأوليان ميناءان صغيرتان قديمتان جدا ، بينما الظهران مدينة حديثة تماما خلقها الزيت منذ ان تفجر هنا لأول مرة في السعودية وأصبحت قاعدة أرامكو فهي بذلك من مدن الحقول .

وتضم هي والضواحي القريبة عدة آلاف من السكان والظهران من ناحية اللاندسكيب المدنى مدينة أمريكية مزروعة على أرض عربية ، وقد زادت أهميتها منذ أن أصبحت قاعدة جوية هامة . أما الدمام - التى خربت فى القرن الماضى - فقد أخذت فى العمران منذ ١٩٢٠ حتى أصبحت من زهم موانئ الخليج العصرية وتصدر نحو ثلث خام السعودية . والخبر أقرب الى الظهران موقعا ولكنها أقل أهمية من الدمام .

والى الشمال من المثلث المدنى السابق نجد ثنائية القطيف - رأس تنورة . والاثنان موانئ على الساحل الا ان القطيف ميناء قديمة تاريخية هامة منذ كانت تسمى Giparro وتستقبل عطريات الهند لتتقل بالقوافل الى البحر المتوسط ، بينما رأس تنورة من خلق الزيت تماما . والقطيف فى الواقع إحدى واحتين عظيمين فى الأحساء : هى على الساحل والهفوف فى الداخل . فالقطيف غابة من الينابيع والنخيل - زادت أخيرا ٢٠٠ ألف نخلة - وحقل زراعى مترام للفواكه والأرز والبرسيم والحبوب ، وهى أخيرا مصنع لتعبئة وتصدير البلح . ولهذا كانت قبل البترول من أهم مراكز العمران فى الأحساء ، وأكبر سوق للتجارة على الخليج فى السعودية . ومقر الحكم المحلى وقد ازدادت حجما ونشاطا منذ البترول ، فكثير من تجارة الأحساء تمر بها ، ولو أن السفن الكبيرة لاتستطيع الوصول الى شاطئها . والمدينة تزيد اليوم على ١٥ ألفا ، أغلبها

من الشيعة رغم وقوعها في أرض الوهاية المتزمتة . أما رأس تنورة فتقع على طرف لسان ناتيء وتمثل ميناء الزيت الرئيسية في السعودية فهي مركز التكرير فيها ، كما تتصل بالأنبوب الفاطس بالبحرين . وإلى الشمال من القطيف - رأس تنورة لاتوجد مدن بمعنى الكلمة الا موانئ بترول قزمية مثل أبو حدرية ومنيفة والسافنية وميناء سعود في المحايذة ، وكلها على الأقل مستعمرات عمال ونوبات مدن المستقبل .

أما في الكويت ففي جنوب الساحل رباعية من المدن الجديدة تماما خلقها البترول . فعلى الساحل ميناءان ميناء عبد الله وهي نهاية أنبوب المحايذة ، وميناء الأحمدى التي حملت محل ميناء الفحيحل المؤقتة منذ ١٩٤٩ وأصبحت ميناء البترول الرئيسى بل أعظم موانئ تصدير البترول في العالم . وخلف الميناءين وفي قلب أعظم حقل منفرد للبترول في العالم - البرقان - تقع مدينة الأحمدى . فهي كالظهران في السعودية مدينة حقول وهي مثلها مركز الشركة . أنشئت في ١٩٤٦ من لاشيء وبلغت في ١٩٦٠ نحو ٧ الاف وهي الآن ٨٢٠٠ نسمة . وإلى الخلف من مدينة الأحمدى مدينة حقول أخرى هي مدينة المقوع التي تتوسط حقلا بهذا الاسم على ان هذه الكوكبة قزمية في أحجامها اذا ما قارنا بمدينة الكويت نفسها .

والكويت تقع على الجانب الجنوبي من خليج الكويت الذي تقع على رأسه ميناء أخرى هي الجهرة . وهي تحتل بذلك موقعا فريدا في

الخليج العربى . فهذا الخليج الطبيعى المحمى العميق هو الشنوذ
الوحيد على طول ساحل الإحساء ومع موقعه الاستراتيجى على
مقربة من العراق والسعودية وايران كان مركز الصراع الاستعمارى
منذ القرن الماضى . ورغم هذا الموقع الممتاز فقد ظلت الكويت
طويلا مدينة ضئيلة وسط صحراء من اللامعمور . والواقع أنها بدأت
كمدينة التجاء وحماية ولم تنشأ إلا حديثا نسبيا - ١٥٠ سنة فقط
حين أرادت بعض القبائل ان تهرب من ضغط جيرانها فاختارت
لها موقعا بلا ماء وسورته بحائط ضخم مرتفع احتمت بداخله
كمدينة من الطين أو اللبن أو الصخور البحرية تعتمد على بعض
آبار للشرب محلية وداخل هذا الاطار عاشت الكويت على البحر
أكثر منها على البر : اللؤلؤ والتجارة (تجارة المرور) والملاحة وبناء
السفن ، مع جلب الماء من شط العرب وعلف الماشية من البصرة !
أى أنها لم تكن حتى واحة ساحلية . ومع ذلك كانت شبكة
علاقاتها البحرية تصل بعيدا الى الهند وايران وشرق افريقيا ،
بل كانت تنافس البصرة فى نواح وتأسر جزءا من تجارة جنوب
غرب العراق وشمال شرق الجزيرة العربية . ولكنها فى كل هذا
كانت تحت رحمة هذه العلاقات والموارد الخارجية . وحتى ١٩٤٠
كان حجمها أقل من ٤٠ ألفا وتمثل فى الحقيقة الأغلبية الساحقة
من سكان الإمارة .

ثم أتى البترول لينصب داخله انصبابا فى المدينة لتصبح أكبر

بؤرة للهجرة على الخليج وقطبا لحركة جاذبة مركزية ولتجعل منها النموذج المثالى لمدينة البترول ومدينة الهجرة ففي ١٩٤٠ وصلت الى ٨٠ ألفا وقفزت الآن الى نحو ربع مليون ، أى أنها ضاعفت نفسها فى ٢٠ عاما نحو ٦ أو ٧ مرات وهو معدل لامثيل له بالتأكيد بين كل العواصم العربية (بما فى ذلك عمان) وهى بهذا قد أصبحت كبرى مدن الجزيرة العربية برمتها وأكبر ميناء على الخليج العربى بجانبه . وهى بذلك قمة نمط المدن «المسلات» وهى بعد مثال المدينة المصنوعة التى جمعت أجزاءها من كل أطراف العالم غذاء وبناء وماء وسكاناً ، وتشخيص حى « للحم البشرى» عن طريق «الحم البترولى» ! فالماء بالتقطير الباهظ (الكنداسات) طالما أن العامل السياسى يمنع قناة أو أنبوبا للماء من شط العرب العراقى . والغذاء معلبات من أقصى الأرض وطازج بالطائرات ، وأما جسم المدينة التى انفجرت مكتسحة سورها القديم فجماع الفن الحديث فى أغلى وأروع صوره ، ولكن فى تنافر خلاسى عجيب لا يعدله الا تنافر السكان .

فمنذ عدة سنوات كان عدد الأجانب نحو ٢٩ ألفا من الايرانيين والهنود والباكستانيين أى نحو ٨/١ السكان . ولكن التيار الأجنبى المتدفق قلب الميزان تماما منذ ذلك الحين . فقد أصبح غير الكويتيين فيها ضعف الكويتيين او يزيد قليلا ! ولعل هذا هو المثل الوحيد فى العالم العربى خارج فلسطين المحتلة الذى يتحول فيه

أصحاب البلد الى أقلية . وليس أقل شئنا بعد هذا أن مدينة الكويت تضم وحدها نحو ٦/٥ سكان الإمارة كلها . وهذا لايعنى الا ان دولة الكويت ليست سوى مدينة الكويت والا انها رأس بلا جسم. إننا هنا إزاء أكبر حالة من حالات «دول المدن» فى العالم العربى . ولعل هذا هو الذى يفسر كيف ان وحدة سياسية صغيرة كالكويت استطاعت ان تنمى عاصمة أكبر مما استطاعت وحدات أخرى أكبر كثيرا كاليمن والسعودية . وقد ساعد على هذه المركزية العنيفة صغر مساحة الدولة ككل وشدة انتشار السيارات الخاصة من ناحية وصعوبة تعدد المراكز المدنية الكفء فى البيئة الصحراوية الفقيرة.

خط الداخل

هذا الخط يتم نظريا الخط الداخلى فى عمان ولكن على ارضية سهلية لاجبلية . وهو خط ثانوى يقع فى منطقة الظل بالنسبة لخط الساحل ، ويجمع قليلا من الواحات - واحات الماء وواحات البترول . ويبدأ فى الجنوب بعيدا عن الساحل ولكنه يقترب منه باطراد كلما تقدم شمالا حتى يكاد يلتحمان فى النهاية . فثمة فى البداية واحة يبرين (وبار قديما) وهى واحة منعزلة فى جيب بين الدهناء غربا ولسان من الربع الخالى هو لسان الجفورة شرقا . والى الشمال منها حرص وهى مدينة حقول بترول . ثم الى الشمال فى منتصف حقل الفوار العظيم أنشئت أخيرا مدينة جديدة تماما هى العضيلية لتكون مركزا صناعيا وسكنيا . ولكن الى الشمال الشرقى وخارج محور

حقول البترول تقع أقدم وأكبر حلقات هذه السلسلة المدنية :
الهفوف (أو الحسا) عاصمة الاحساء . وهي تتوسط أعظم واحة
زراعية فى شرق الجزيرة العربية . وبعد الحرب الأخيرة قدرت
الواحة كلها بنحو ١٥٠ ألفا منهم ٤٠ ألفا فى المدينة نفسها .
وهذه المدينة القديمة الطينية والحجرية كانت مسورة ذات قلاع
وخندق جاف . وقد أصبحت بعد البترول مزرعة ومطعم المدن الجديدة
ونمت لذلك الى ٦٥ ألفا فى الخمسينات (١) وتقدر الآن بنحو ١٠٠
ألف (٢) وهى بهذا كبرى مدن الإحساء السعودية .
وعلى بعد ٢ كم شمال الهفوف تقع المبرز (١٠ آلاف) التى تعد
توأما بل امتدادا للهفوف رغم سورها الذى تهدم . وهى أيضا
مدينة واحات ومدينة أسواق والعقير هى الميناء التقليدية لهما . وفى
ثلاثى الهفوف - المبرز يختلط السكان ما بين عرب وإيرانيين وأتراك ،
وترتفع نسبة الشيعة الى نحو ربع المجموع بعد هذه النواة القديمة
تعود الى محطات البترول ومستعمرات الحقول مثل بقيق وعين
دار وبعيدا الى الشمال الفاضلى وأبو حدرية والنعيرية إلخ . ولكن
هذه ليست جميعا بمدن حقيقية بل معسكرات تعدين ميكروسكوبية
ومحطات أنابيب ، الى ان يصل الخط الى المقوع فى غرب الكويت
وهى من مدن الحقول الجديدة ، وربما اوصلنا الخط الى الروضتين
فى شمال الكويت حيث بدأت مدينة حقول أخرى تتجرثم أخيرا .

"1" Middle, east, R.I.I.A.

"2" Stotesman's year Book 1961

محور نجد

تلعب المرتفعات مع الرمال الدور الاساسى فى توقييع المدن فى نجد وفى تشكيل شبكتها . وما من مدينة هنا إلا واحة ، وبالتالى زراعية فى اصلها - وكثيرا ما فى تركيبها ، ولهذا ففكرة المدينة هنا لا ترتفع كثيرا عن فكرة القرية . ومع ذلك فالواحات الكبرى لاشك فى مدينتها . ولقد تبدو واحات نجد شتيتا منثورا بلا خطة ، كأرخبيل مدنى أو «كنهر مجرة» الجزيرة العربية . ولكن الواقع ان هناك نمطا اقليميا محددًا بل بسيطًا وان عقده تداخل الضابطين الطبيعيين الأوليين هنا وهما خطوط المرتفعات وخطوط الرمال . ولعل أهم حقيقة طبيعية فى قلب الجزيرة هى تلك العلاقة البارزة بين نمط المرتفعات الغربية ونمط الصحراء الشرقية . فالمرتفعات الهضبية والجبلية الغربية التى توازى البحر الأحمر من مدين تنقوس فى عروض تهامة الى الداخل حيث تتفسح وتتفلطح الى هضبة أقرب الى الاستواء هى - كما يعنى الاسم - نجد . وهى لارتفاعها هذا تنال قدرا من مطر يجعلها أقرب الى الاستبس والسهوب منها الى صحراء الحمادة الحقيقية . وتختطها من الأودية تتبع من الغرب وتنحدر نحو الشرق . ثم تعود المرتفعات فتتشى نحو البر ثانية حيث تساحله ابتداء من عسير .

وهذا النمط القوسى يفرض شكله مباشرة على رقعة الصحراء فى الجزيرة . فالى الشرق من خط المرتفعات تنعدم أو تكاد الأمطار ، وتعطى السهوب مكانها للصحراء الرملية - النفود - بمثل ماتعطى المرتفعات مكانها للسهول . وإذا فإن الى الشرق من المرتفعات ،

وعلى نمط مماثل لنمطها تماما ، قوسا هائلا من النفود بأخذ شكل حرف د ، رأسه هو «النفود» أو النفود الكبير شمال نجد ويتلاشى فى بادية الشام ، ووسطه النحيل يدق الى خط ضيق طويل يفصل ما بين نجد غربا والحسا شرقا ويعرف «بالدهناء أو النفود الصغرى». اما جذعه فهو ذلك المحيط الرملى الهائل الذى يصل - أو بفصل ! - ما بين اليمن غربا وعمان شرقا ويحتل - كما يدل اسمه - ربع الجزيرة «الربع الخالى» ويهذه الصورة يتحدد محور العمران فى نجد : فهو جزيرة من الواحات وسط بحر من الرمال تتوقع عند جبهة الالتحام بين اطراف أقدام مرتفعات نجد وحدود النفود الرملية لأن هنا تكون أمطار ووديان نجد قد تجمعت كلها من الغرب من ناحية ، وتفجرت عيونا أو اقتربت أبارا من السطح فى قيعان ويطون المنخفضات الرملية من الناحية الأخرى . وبمعنى آخر فإن توزيع مدن الواحات فى نجد يصبح ببساطة حلقة بأطراف الصحارى الرملية من الناحية الأخرى . وبمعنى آخر فإن توزيع مدن الواحات فى نجد يصبح ببساطة حلقة تحيط بأطراف الصحارى الرملية من جميع الجهات .

ولكن الصورة التفصيلية تتعدل وتتعدد محليا ، تتعدل - لأن الواحات على ضلوع وهوامش الدهناء الشرقية تقل كثيرا عنها على الهوامش الغربية لأن الغرب مصدر المطر ومنتهى الأودية ، ولهذا فان حلقة المدن المذكورة تتعدل ابتداء الى حلقة غير كاملة تنقطع فى الشرق وتتعدد نظرا لتداخل المرتفعات مع الرمال خاصة رمال الدهناء . فليست الدهناء خطا ضيقا واحدا بل تتشعب منها عدة

أصابع وألسنة تفصل بينها ألسنة وسلاسل من مرتفعات نجد ولهذا
التداخل تتحلل جبهة الالتحام بين المرتفعات والرمال الى عدة
جبهات صفرى معقدة فمثلا تفصل هضبة العرمة الدهناء عن
عدة ألسنة من أهمها نفود السر فى الغرب ، بينما فى الجنوب تفصل
جبال الطويق - التى تطوق نجد من الجنوب - تفصل نفود الضاحى
عن الدهناء وحيث ان لسان نفود السر يكاد يتصل بلسان نفود
الضاحى فان الدهناء تصبح فى الحقيقة أشبه على صفحة الجزيرة
العربية ببحيرة من الرمال تتوسطها جزيرة مقطوعة من هضبة نجد ،
وعلى أطراف هذه الجزيرة تتوزع بعض مدن الواحات بينما تقع البقية
داخلها على هوامش ألسنة النفود الثانوية :

والنقط الحرجة فى اطار هذه الجزيرة وهى نهايات أو
نقاطعات الأودية الكبرى وكلما كان الوادى كبيرا زادت أهمية
المدينة لزيادة قيمة الموقع بظهور المواصلات والتجارة كعنصر
حيوى فى اقتصاد الواحة . هذا وسيلاحظ ان كل المدن تقع فى
منخفضات من بطون الأودية على عكس مدن قمم التلال فى أوروبا
مثلا . ولكن لأنها مدن دفاع وقلاع بحكم إحاطة بدو الصحراء
فكلها مدن مسورة بأسوار سميكة من اللبن ترصعها الأبراج
المشيخة التى تشبه قلاع العصور الوسطى . تلك هى الضوابط
الطبيعية وذلك هو النمط العمرانى العام فى نجد ولنتبع الآن حلقة
مدنه بالتفصيل .

فى أقصى الشمال على حافة رأس النفود الكبير تماما تقع
الجوف، وهى دومة الجندل قديما ولا تزيد عن بضعة آلاف ،

ولكنها أكبر مدينة فى نطاق كبير لأن موقعها الجغرافى يجعلها عقدة مواصلات هامة . فهى على رأس النفود وبهذا تقع فى منتصف الطريق بين الفرات والحجاز أو بغداد والعقبة . ثم هى على نهاية وادى سرحان الذى يؤدى شمالا بغرب الى الاردن ومن ثم تربط سوريا بالاحساء . ويتبع الجوف جغرافيا واحتان الى الشرق قليلا هما سكاكة وقارة . وكل من الثلاث يتألف من مجموعة من القرى الزراعية الصغيرة . واذا بدأنا نورتنا حول النفود الكبرى وجدنا تيماء على هوامشها فى أقصى الغرب . وهى واحة مثل حجم الجوف غنية بالمياه والزراعة ، ومحطة لطرق القوافل على طريق بين الفرات والحجاز . واذا استأنفنا نورتنا حول النفود الكبير وجدنا ، على هوامشها الجنوبية حيث تلتقى بجبال شمر ، واحة هامة هى حائل ، وهى أكبر حجما من سابقتها فتصل الى ١٠ آلاف (١) وتمثل مدن الواحات فى كل خصائصها كمدينة زراعية تجارية وهى عاصمة اقليم شمر الآن عاصمة الرشيدة من قبل وتقع فى منخفض من وادى عقدة بين جبلى أجا وسلمى .

وحين نستدير جنوبا ونتجه مع الدهناء فعند جنر اول لسان منها - نفود السر - نجد كوكبة من الواحات الهامة فى اقليم القصيم ثمة أولا قصيبة ، ولكن الى الجنوب قليلا وعلى الوادى الهام وادى

(١) تويتشل ص ٨٤.

الرمة نجد مدينة الرس (٥ آلاف) الشهيرة فى حملة ابراهيم . على ان مركز الثقل هو عند ملقى الوادى بالنقود فهنا المدينتان التوأمتان الشهيرتان بريدة وعنيزة اللتان تتناظران على جانبي الوادى . وقد جعلها موقعها على الوادى الذى يبدأ قرب الحجاز ولاينتهى الا قرب الفرات ويمثل شريان المواصلات الرئيسى فى هذا الاتجاه يجعلهما من مدن القوافل والتجارة الاولى فى قلب الجزيرة . ولهذا فان لهما اتصالات واسعة بالعالم الخارجى ، وسكانهما أكثر اختلاطا من المعتاد . واذا كانت بريدة أعظم سوق للابل فى العالم كما يظن ، فإن عنيزة - بتعبير تويتشل - هى «باريس نجد» (١) (٢) . ومع اجتماع الموضع الزراعى الغنى بالموقع التجارى الحاسم ، نجد أحجاما كبيرة . فبريده ٣٠ - ٥٠ ألفا ، وعنيزة ٢٥ - ٤٠ ألفا (٢) . والاولى عاصمة إقليم القصيم . وتتم كوكبة مدن القصيم بالمتنب الى الجنوب قليلا ، وهى مدينة قديمة جدا ويهذه الكوكبة تنتهى سلسلة المدن التى تقع على الجانب الخارجى من «بحيرة» الصحارى» الرملية .

أما بعدها فتتركز الواحات على الجانب الداخلى من تلك البحيرة أو بمعنى آخر على جوانب «الجزيرة المقتطعة» التى تتوسطها والتى تنقسم الى أقاليم تبدأ فى الشمال بالسدير ثم بالوشم ثم بالعارض وي بعدها الخرج والحريق فى خط عرض واحد وأخيرا الافلاج ثم الدواسر . وفى السدير نجد واحة الزلفى والمجمعة ، وفى الوشم شقرة . وكلها على الجانب الغربى للجزيرة المقتطعة .

(١) تويتشل ص ٨٢ .
Statesman's. 1961(2).

بينما تقوم فى وسط العارض الرياض ، أما فى الخرج فالمركز المدنى هو الدلم (٦ آلاف) بينما عاصمة الحريق هو الحوطة . وواحة الافلاج الرئيسية هى ليلى ، بينما يجد فى الدواسر واحتى دام والسليل . وكل هذه المدن الواحات تقريباً تقع فى وسط الجزيرة الهضبية المقتطعة أقرب الى جبال الطويق منها الى هوامشها الرملية .

وبطبيعة الحال ليس فى هذه المدن شبه الريفية القزمية ما يستوقفنا الا الرياض تلك التى قدر لها ان تصبح مركز الثقل المدنى لا فى نجد وانما فى السعودية كلها على الأرجح . والمدينة حديثة الأصل وتعد وريثة الدرعية التى لا تبعد إلا قليلا الى الغرب وكانت عاصمة الوهابية وتخربت أثناء حملة ابراهيم عام ١٨١٨ والتى أعيد بناؤها وأصبحت الآن ضاحية من ضواحي الرياض . ومن الواضح ان لموقع الرياض مغزاه . فهى تقع فى وادى حنيقة فى أخصب قطاع فى منتصف أقصر طريق بين الحجاز الفنى والاحساء القديم - اى خاصرة الجزيرة العربية وهى بالنسبة لها كتدمر بالنسبة للهلل انخصيب ، وقد ظلت الرياض كعاصمة للوهابية مدينة متواضعة . وحتى ١٩٤٠ لم تزد عن ٢٠ ألفا (١) ولكنها بعد ان تحولت الى عاصمة الدولة اسرعت الخطى فى النمو ولكنها ظلت من العواصم الشواذ التى لاتكون العاصمة فيها هى المدينة الأولى .

الى ان جاءت ثورة البترول فطفرت الى ١٥٠ ألفا واصبحت

"1" Dubertret et Weulersse . P143.

كبرى مدن السعودية على الأرجح وجعلها عصر البترول كتدمر
في عصر الزبء فقد تحولت من النقيض - من مدينة دينية من
مدن الزوايا المتزمنة الى مدينة علمانية متطرفة من «مدن البلاط
Residenzstadte بكل ماتحمل الكلمة من معنى كما لو كانت
فرساي السعودية او بوتسدام الجزيرة - ولندكر فقط ضاحيتها
مدينة الناصرية مدينة قصور الملكية والاقطاع التي تعد مدينة
كاملة لأميال خارج المدينة والتي تعيد الى الأذهان مدن الباروك
الأوتوقراطية تحولت من مدينة واحات تعتمد على الكفاية الذاتية الى
«مدينة بترول» - بطريق غير مباشر - تعيش كلية على الاستيراد .
وثمة متناقضة أخرى لانتقل اثاره وهى ان الرياض ليست العاصمة
السياسية بل الدينية ، بينما مكة مهد الاسلام هى العاصمة
السياسية ! ومن ناحية الموقع فلاشك ان الرياض أقرب الى
الوسط الهندسى للدولة ، ولكنها على الأقل حتى ما قبل البترول
كانت خارج المعمور الحقيقى فى الدولة - الحجاز . على أنها الآن
تتوسط قطبى المعمور السعودى فى الحجاز الدينى والحسا البترولى
- ولكن دون ان تتوسط هى قلبه الفعلى أو مركز ثقله المباشر ،
والواقع ان البترول اذ ينصب بخله أخيرا فى نجد قد خلق جسرا
عرضيا من المعمور والمدن بين الخليج العربى والبحر الأحمر بحيث
أصبحت شبكة المدن فى السعودية تأخذ بصفة عامة شكل حرف T
مائلا ضلعاه هما خط المرتفعات الغربية والجسر العرضى (١).

(١) حمدان . بترول العرب . سبق ذكره .

المراجع العربية

- أحمد توفيق المدنى : جغرافية القطر الجزائرى. الجزائر ١٩٥٢.
- _____ : هذه هى الجزائر . القاهرة ١٩٥٦ .
- أحمد فخرى : اليمن . القاهرة ١٩٥٧ .
- الحكومة اللبنانية : المؤتمر الثقافى العربى الأول، لبنان فى عهد
الاستقلال . بسام كرد على ، مصطفى شاكر، أنور الرفاعى : جغرافية
البلاد العربية دمشق ١٩٤٩ .
- جاسم الخلف : محاضرات فى جغرافية العراق . القاهرة ١٩٥٩
- جمال حمدان : دراسات فى العالم العربى القاهرة ١٩٥٩
- جمال حمدان : جغرافية المدن . القاهرة ١٩٦٠ .
- _____ : بترول العرب : دراسة فى الجغرافيا البشرية.
- داود صليبا، مصطفى الحاج ابراهيم. العالم العربى. دمشق ١٩٥٨ .
- سعد الدين فوزى : جوانب من الاقتصاد السودانى. القاهرة ١٩٥٨
- كارل تويتشل : المملكة العربية السعودية. مترجم . القاهرة ١٩٥٥ .
- نقولا زيادة : محاضرات فى تاريخ ليبيا . القاهرة ١٩٥٨
- عبد العزيز كامل : توزيع المراكز الحضرية فى السودان. أعمال
المؤتمر الجغرافى العربى الأول. القاهرة ١٩٦٢ .

عزة النص : أحوال السكان في البلاد العربية. القاهرة ١٩٥٥.

: محاضرات عن جغرافية المدن العربية. القاهرة ١٩٥٩

«بالآلة الكاتبة» .

محمد صبحي عبد الحكيم : سكان شبه جزيرة سيناء. المقال

الثالث. موسوعة سيناء . المجلس الأعلى للعلوم . القاهرة ١٩٦٠.

محمد عوض محمد : نهر النيل . القاهرة ١٩٤٨ .

محمد محمود الصياد : اقتصاديات السودان. القاهرة ١٩٥٧ .

«المراجع الأفرنجية»

Amiran, D. H.K, Shahar, A., "The Towns of Israel", Geog. Rev., July, 1961.

Barbour, K.M., The Republic of the Sudan, Lond., 1961.

Barbour, Nevill, North - West Africa "The Maghrib" O.u. P., 1959.

Beaujeu-Garnier, Jacqueline, L'Economie du Moyen Orient, Coll. Que Sais-Je ?, Paris. 1951.

Bergel, E.E., Urban Sociology, 1955.

Berler, Alexander, "Urbanization Process in Israel", U.N. Conference on the Application of Science and Technology for the Benefit of the Less Developed Areas, Geneva. 1962.

Bernard, Augustin, L'Afrique du Nord, Géog. Universelle.

Birot, P.; Dresch, J., La Méditerranée et le Moyen-Orient, t. II, Paris, 1956.

Blanchard, R., L'Asie Occidentale, t. VIII, Géog. Universelle, 1929.

Bonné, A., Economic Development in the

Middle East, Lond., 1945.

Carpenter, Niles, Sociology of City Life, Longman's, 1932 Chabot. G., Les Villes, Paris, 1952.

Chehabe Ed-Dine, Said, Géog. Humaine de Beyrouth, Beyrouth, 1960.

Cherniavsky, J., "Housing & Development in New Jerusalem", Eckistics, June, 1960.

Clarke, J.I., "Oil in Libya : some Implications", Econ. Geog., vol . 39, no.i Jan., 1963.

Deffontaines, P., Géog. Et Réligion, Paris, 1948.

Despois, J., "Kairouan", Ann. de Géog., Mars, 1930.

Dubertret, L, Weulersse, J., Manuel de Géog. Syrie, Liban et Proche - Orient, Beyrouth, 1940.

East, W.G., Mediterranean problems, Lond., 1949.

Eddé, jacques, Manuel de Géog. Liban. Bey-

routh. 1958.

Ericksen, Gordon, Urban Behavior. N.Y., 1954.

Fairgrieve. J., Geog. & World Power, Lond., 1941.

Farid. A.I., The Population of Egypt. Cairo. 1948.

Fitzgerald. W. Africa, Lond., 1955.

Fisher, W.B., The Middle East, Lond., 1950.

Garnett, Alice, "Capitals of Morocco", Scot-Géog. Magazine, Jan., 1928.

George, Pierre, La Ville. Le Fait urbain à travers le Monde, Paris, 1952.

Hamdan, G., Studies in Egyptian Urbanism, Cairo, 1959.

-----, "Some Aspects of the Urban Geog. of the khartoum complex", Bull. Soc. Géog. d'Egypte, t. XXXII, 1959.

-----, The, Growte & Functional Structure of Khartoum", Geog. Rev.: ejan., 1960.

-----, "The pattern of Medieval Urbanism in the Arab World", *Geog.*, April, 1962.

-----, *Capitals of the New Africa*, *Econ. Géog.* 1964.

Hodgkin, R, *Sudan Geography*, 1952.

Hoskins, H.H., *The Middle East*, N.Y., 1954.

Huzayyin, S.A.S., *Les Villes septentrionales de l'Orient Arabe*, C.R., *Congrès Intern. Géog.* Varsovie, 1934. t.III.

-----, *Arabia and the Far East*, Cairo, 1942.

Jefferson, Mark, "Distribution of World's City Folk", *Geog. Rev.*, July, 1931.

-----, "The Law of the Primate City," *Geog. Rev.*, April, 1939.

Klein J., *La Tunisie*, Coll. *Que Sais-Je?* Paris, 1949.

Lebon, J.H.G., "Site & Modern Development of Baghdad", *Bull. Soc. Géog. D'Egypte*, t. XXIX, 1956.

**Le Lannou, Maurice, La Géog. Humaine,
Paris, 1949.**

**Longrigg, S.H., Oil in the Middle East,
Lond. 1961.**

**Mackinder, H.J., Briain & the British Seas,
Lond.**

**Melamid, Alex., Economic Development &
Urban Geog, Geog. Rev., Jan . 1961..**

**Morgan, F.W., Ports & Harbours, Lond.
1952.**

**Philipponneau Michel, Géog. et Action, Par-
is, 1962.**

**Rostovtzeff, M., Caravan Cities Oxford,
1932.**

**Royal Institute of International Affairs, The
Middle East.**

**A Political & Economic Survey. Lond.,
1958.**

Sadek, D., "Medium - Sized Towns in the

Urban Pattern of Modern Egypt", Bull. Soc. Géog. d'Egypte, 1961.

Sorre, Max., Fondements de la Géog. Humaine, Habitat, Paris 1952.

Stamp, L. Dudley, Intermediate Geog., Lond., 1941.

Stuart, Graham H., The International City of Tangier, Stanford, 1955.

Tinthoin, R., Un bourg de colonisation en Algérie: Saint-Denis du Sig, C.R., Cong. Intern. Géog., varsovie, 1934, t. III.

Tricart, j. Cours de Géog: Humaine, Fasc. II, Habitat Urbain, Paris, 1958.

Weulersse, J., Antioche, un type de cité d'Islam, C.R., Congrès Intern. Géog., Varsovie, 1934 t. III.

Whittlesey, D, The Earth and the State, Wash., 1944.

Winid, Walenty, The scope of Urban Geog. C.R., Congrès. Intern. Géog. Varsovie, 1934. t. III.

الفهرس

مقدمة	٥
الباب الأول : دراسة أصولية	٩
الفصل الأول - حضارة المدن	١١
الفصل الثاني - المدن الكبيرة	٣٣
الفصل الثالث - عواصم العرب	٥٧
الفصل الرابع - المدن الجديدة	٨١
الفصل الخامس - تصنيف وظيفي	١٠٥
الباب الثاني : هيكل شبكة المدن العربية	١٤٥
الفصل السادس - المغرب العربي	١٥٥
الفصل السابع - ليبيا	٢٠٥
الفصل الثامن - السودان	٢٢٥
الفصل التاسع - الشام	٣٦٧
الفصل العاشر - العراق	٣١١
الفصل الحادي عشر - الجزيرة العربية	٣٣٩

الهلال

المجلة الثقافية الأولى في مصر والعالم العربي
سبتمبر ١٩٩٦ .. تقرأ فيها :

رجاء جارودي - جزء خاص

محنة جارودي أم محنة الاعلام ؟ بهاء طاهر

رجاء جارودي وحدود الخطاب الحضارى القريبى

..... د. عبد الوهاب المسيرى

فكر وثقافة

غرناطة (القفز على الأشواك) د. شكرى محمد عباد

دفاع عن الشخصية المصرية د. أحمد ابو زيد

اصلاح النظام القانونى والشخصية المصرية على فهمى

«مضغة» الدخول إلى القرن الواحد والعشرين مصطفى الحسونى

كيف يرى الشرقيون الغرب ؟ د. يوسف زيدان

نجيب محفوظ : كتبت السيرة الذاتية فى لحظة ضيق ومال عاطف مصطفى

أرنولد توينبى . واعادة كتابة التاريخ د. السيد أمين شلبي

زكى مبارك قلب شاعر وعقل مفكر سيد خميس

الحن المتفجرة فى العالم

الكاتب كالبهر .. كلاهما لا يموت محمود قاسم

النحو العربى والحمى المستباح د. محمود الطناحى

ظاهرة أهداف سوفى فى الأدب العالمى د. ماهر شفيق فريد

ساحر الصحراء سعيد كفراوى

أدب الاظافر الطويلة نجوى صالح

دائرة حوار

مستقبل المشروع العربى القومى هانى عبد المنعم خلاف

فنون

تحية حليم . فنانة مصرية اصيلة د. صبرى منصور

هوليود مراقبة مصطفى درويش

الفعل المسرحى فى ملاعب ابو نضارة حازم شحاته

شعر وقصة

قربان إلى الطبيعة (شعر) محمد محمد السنباطى

الطيور (قصة قصيرة) أحمد الخميس

أنا والليل وحدثى (شعر) جليلا رضا

التكوين

ليس هناك أسوأ من يسارى سيئ محمد عودة

الأبواب الثابتة

عزيزى القارئ - أقوال معاصرة -

من الهلال إلى الهلال - أنت والهلال - الكلمة الأخيرة

رئيس التحرير

رئيس مجلس الإدارة

مصطفى نبيل

مكرم محمد أحمد

روایات الهلال

تقدم

ترانیم فی ظل تھارا

تألیف:

محمد عقیفی

تصدر

۱۵ سبتمبر ۱۹۹۶

كتاب الهلال
القادم

**الحقيقة والوهم في
الواقع المصري**

بقلم:

د. رشدي سعيد

يصدر

٥ أكتوبر ١٩٩٦

رقم الايداع

٩٦ / ٨٨٤٨

I.S.B.N

977-07-0497-0

هذا الكتاب

آلت دار الهلال على نفسها إحياء ذكرى د. جمال حمدان، والذي لا يكون بمجرد الحديث عنه، وإنما بنشر تراثه العلمي، وإلقاء الضوء على الدرب الذي يدعو إليه، والعمل على تحويل أفكاره ونظرياته إلى واقع.

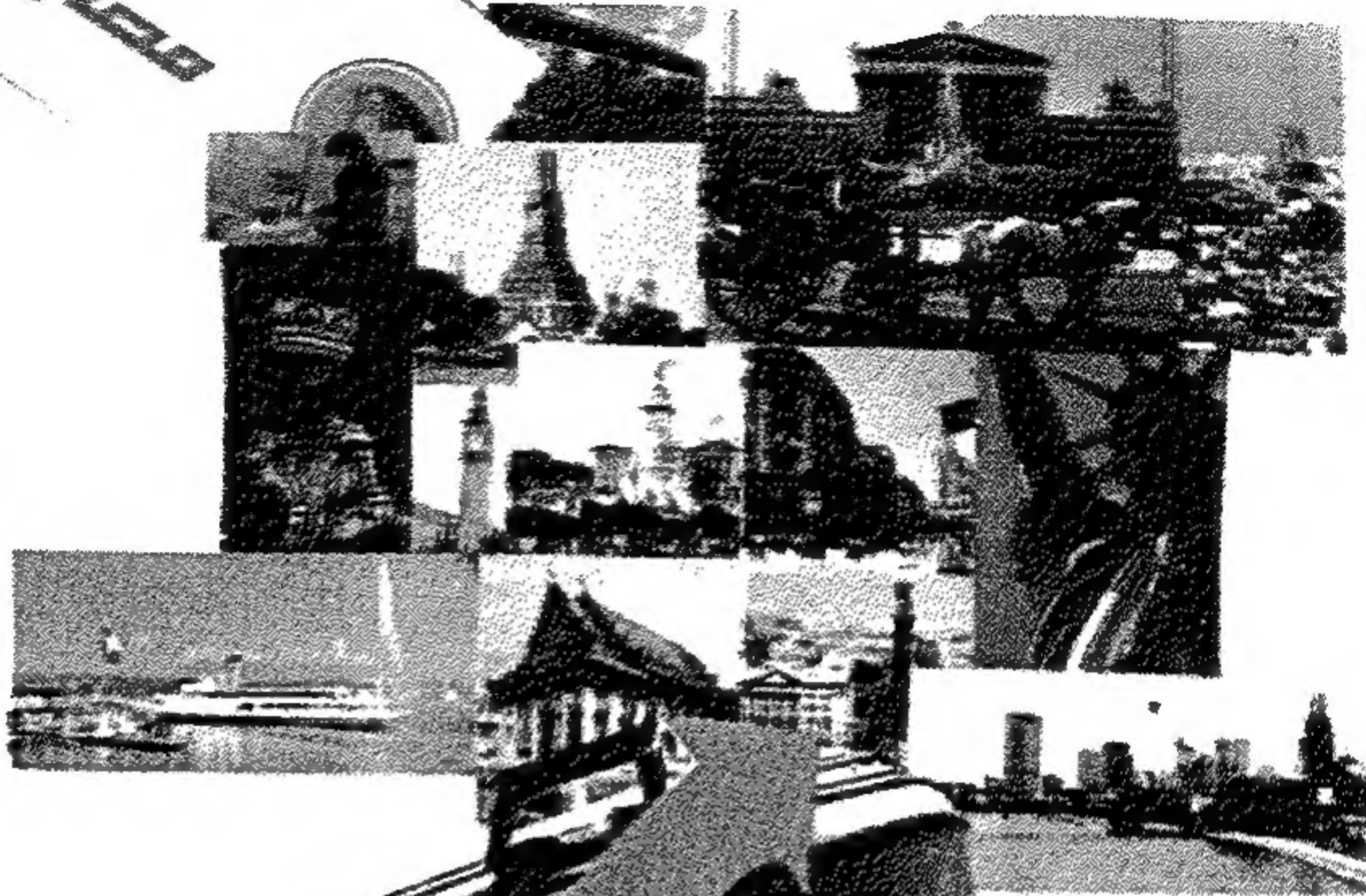
وهذا الكتاب صدر في منتصف الستينيات، وبالتحديد سنة ١٩٦٤، وهو كتاب بالغ الأهمية وغير مسبوق، وهو جزء من ثلاثية جمال حمدان، الذي يحتل العالم العربي فيه الدائرة الثانية، تسبقها دائرة مصر وتليها دائرة العالم الإسلامي. فمن الوطن انتقل إلى القرية ثم إلى العقيدة.

فللمدينة العربية نور غير عادي في الحضارة العربية، فهذه المدينة انتقلت من كونها مصنعا إلى متحف وأخيرا إلى معمل، فحضارة العرب كانت أساسا حضارة مدن، فالمدينة هي «مصنع» الحضارة العربية، غدت بعد التمزق والانحيار العربي «متحف» الحضارة العربية، فمدننا الكبرى «تاريخ محفوظ» وهي نقطة التماس الحرجة في عملية الاحتكاك الحضاري بين الشرق والغرب، والمدن العربية عند جمال حمدان جبهات للتصادم ومشاتل للتخمر السياسي ومواطن للوعي القومي، بينما هي التي تبث التغيير والتطوير في كل أنحاء البلاد.

إنه كتاب مهم لا يخاطب الأجيال الحالية وحدها، إنما يخاطب التاريخ بلغة الجغرافيا، وهو كتاب يكشف عن عبقرية جمال حمدان، وقدرته الفذة على النفاذ إلى التفاصيل الصغيرة ويصنع منها بناء متكامل، وسياقا منطقيا متجانسا. وهو يكتب بحماس العاشق، وموضوعية العالم، وبصيرة الصوفي.

إن هذا الكتاب أهم دراسة علمية عن «المدينة العربية» التي كانت من وجهة نظر الباحث ~~الذي~~ ^{أضربا} مجهولة.

معرض اللطيفيات



أهلاً بكم في عالمنا



معرض اللطيفيات



MOTOROLA

موتورولا الأمريكية

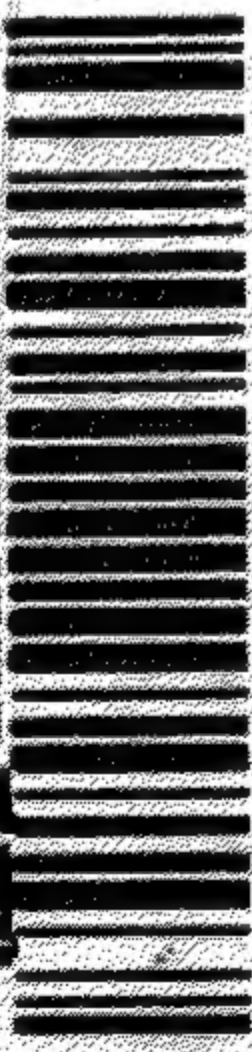
تقدم

أحدث أجهزة تليفون السيارة التراسلكي
والتليفون المحمول يعمل بنظام (G.S.M)

الهيئة القومية للإتصالات السلكية واللاسلكية

موديلات مختلفة
من التليفون المحمول

Bibliotheca Alexandrina



0447790

مفاتيح
وأشعة



البضاعة
حاضرة
بأدلة جهاز تليفونك
من الآن

The Motorola

Micro TAC International 8400

الوكيل الوحيد : شركة سيلستل (S)

المركز الرئيسي : ٢٤ ش. شفيق فخرى الزمالة ت. ٣٤١١٨٠٠ / ٣٤١٠٤٠ فاكس ٣٤١٣٨٠٠
مركزية نصر ت. ٢٧٢٤٨٥٥ • المعادي ت. ٥١٧١٢١٨ • الإسكندرية ت. ٢١٥٤١١٣٠٦